

M. GORDON: Ils restent menaçants. Il nous est très difficile d'indiquer par des chiffres la somme de trafic qu'ils nous enlèvent. Il n'existe pas de statistiques à ce sujet mais nous sommes très conscients de leur menace.

M. MACDONNELL: Les difficultés sont-elles celles que vous nous avez expliquées déjà au sujet du tarif-marchandises, soit que vous devez accepter le trafic moins rémunérateur alors que les camionneurs récoltent le trafic le plus payant? En est-il toujours ainsi?

M. GORDON: Il en est encore ainsi et les chemins de fer se plaignent de ce que la concurrence est injuste parce que les camionneurs sont libres de choisir le trafic et ne sont pas astreints aux obligations d'un voiturier public. Lorsque les chemins de fer tentent de faire face à la concurrence, ils ne peuvent pas le faire sur un terrain bien particulier. Prenez par exemple le cas d'un trafic à l'égard duquel les chemins de fer veulent faire la concurrence aux compagnies de camionnage. Le camionneur exige un certain prix à l'égard de tel transport mais si le chemin de fer essaie de le concurrencer, le prix exigé par le chemin de fer doit s'appliquer à toute la clientèle du même genre dans tout le pays tandis que le camionneur peut faire la concurrence sur un point particulier. Il nous faut nous abstenir d'exiger tel taux qui puisse concurrencer celui du camionneur parce que nous sommes obligés de l'appliquer à tout le réseau.

M. MACDONNELL: Cela s'applique-t-il aussi au National-Canadien en tant que camionneur?

M. GORDON: Non.

M. MACDONNELL: Il est question ici de l'entrée du National-Canadien dans le domaine du camionnage.

M. GORDON: Oui. Notre camionnage fait principalement partie d'une activité coordonnée. Nous n'avons pas encore commencé à faire une concurrence précise au camionnage mais nous avons étendu notre réseau de transport depuis la tête de ligne jusqu'au point de livraison par camion là où cela est moins coûteux que par rail. Le camionnage resterait en somme un élément du transport ferroviaire.

M. CARTER: Avez-vous obtenu la suppression de la restriction au sujet des remorques? Vous avez une remorque qui est transportée sur wagon en plate-forme?

M. GORDON: Oui. Voilà un exemple de ce que je veux dire. Nous appelons tarif ferroviaire le tarif exigé. La remorque, à notre point de vue, ne fait qu'étendre le service. La remorque, une fois chargée, est mise sur un wagon plate-forme et transportée de Montréal à Toronto. C'est ainsi que nos frais se trouvent diminués, étant donné que nous faisons circuler le train de toute façon.

M. CARTER: Mais le même taux s'applique à tout le pays? Vous ne pouvez pas obtenir de taux particuliers?

M. GORDON: Pour ce genre de transport, oui. Si nous faisons le transport par remorque d'un point à un autre, il nous faudrait exiger le même taux de quiconque utiliserait le service.

M. FULTON: Au paragraphe 12, M. Gordon, vous indiquez que la Commission des transports a l'intention, d'accord avec ses mesures d'égalisation, d'augmenter les taux de catégorie d'au plus 10 p. 100 dans le centre du Canada. Avez-vous pu ou croyez-vous pouvoir en général augmenter vos taux de 10 p. 100 dans le Canada central.

M. GORDON: C'est une mesure qui a très bel air mais qui en pratique ne rapporte pas beaucoup parce qu'on ne peut pas augmenter des taux de concurrence. Nous avons surveillé la situation de très près et nous avons constaté que lorsque nous essayons de relever des taux nous courons le risque de perdre du trafic. Dans un certain nombre de cas nous avons dû modifier les taux afin de conserver le trafic.