

était d'effectuer toutes les économies que nous pouvions dans nos propres opérations. Il nous fallait maintenir un certain volume de production et, peut-être par une meilleure administration, nous avons pu subsister. Mais dans ce cas particulier, où il nous fallait expédier sur cette grande distance, la courbe de la production a atteint son sommet ou presque vers 1952 et, depuis, elle a constamment baissé et, maintenant, nous-mêmes et le chemin de fer nous jouissons de part et d'autre, peut-on dire, d'un taux plus élevé. Mais ce taux empêche de faire des affaires.

J'y vois une petite morale. Je pense que les chemins de fer perdent de bonnes affaires. Ils ont besoin d'un certain volume de base pour continuer de fonctionner, et il me semble que nous sommes en présence d'un rendement décroissant. Il me semble nécessaire, toutefois, que nous fassions quelque chose pour que les chemins de fer gardent le volume minimum qu'il leur faut. Ils ont leurs problèmes, mais ils en sont au point d'avoir des taux si élevés qu'ils perdent des clients. Il y a donc lieu d'examiner la question de nouveau et de très près, particulièrement en rapport avec ces matières premières, et de faire quelque chose au sujet des taux afin que les chemins de fer conservent le minimum dont toute entreprise a besoin.

Ce sont les quelques remarques que je désirais faire à ce sujet. Nous avons eu un autre petit exemple dans cette région : une petite fabrique de contreplaqué qui avait commencé de fonctionner dans la région de Nipigon. Elle fabrique des contreplaqués avec une qualité inférieure de bois à papier. C'est un produit qui s'écoule à bas prix sur le marché. Dans une certaine mesure, cette usine fait concurrence aux contreplaqués de basse qualité produits sur la côte de l'Ouest. Mais cette augmentation de 17 p. 100 s'applique à cette petite industrie nouvelle que nous avons dans notre territoire. D'après les renseignements que nous en a fournis le propriétaire, il désespère actuellement de trouver un moyen d'affronter la concurrence avec un produit dont le prix est déjà bas et qui s'utilise surtout comme sous-parquet, revêtement à toiture, etc.

Pour une entreprise de ce genre, l'augmentation de 17 p. 100 est une très grave épreuve et je prétends que le transport de ses produits vers l'Est n'est pas à dédaigner pour les chemins de fer.

Je vous ai donné deux exemples des effets de ces augmentations cumulatives. Nous le répétons. Nous nous rendons compte que les chemins de fer, comme toutes les autres entreprises, ont besoin d'augmentations pour couvrir leurs frais d'exploitation. Cependant, il nous semble qu'il faudrait examiner de nouveau et de très près la façon dont ces augmentations sont appliquées, car ceux d'entre nous qui peuvent supporter ces augmentations sont de moins en moins nombreux, étant donné qu'une si grande partie des revenus des chemins de fer provient des taxes convenues et des taux de concurrence. Et voici la proposition d'un néophyte. Je ne suis pas expert en taux ferroviaires, mais je sais quels sont leurs effets sur une entreprise et je me demande si le temps n'est pas venu, peu importe qu'il s'agisse des taxes convenues, des taux de concurrence, des taux applicables au pas du Nid-de-Corbeau ou d'autres taux, si le moment n'est pas venu, dis-je, de décider que nous prendrons tous notre petite part de toute augmentation future. Peut-être alors pourrions-nous tous continuer de vivre en les subissant.

Le PRÉSIDENT : Je vous remercie, monsieur Charnock et monsieur Styffe.

Messieurs, avez-vous des questions à poser à ces deux témoins ?

M. HORNER (*Jasper-Edson*) : Ces taux que vous avez mentionnés pour le bois à pâte, est-ce que ce sont des taxes convenues ?

M. STYFFE : Non, c'est le taux régulier et, là où j'en suis, c'est que dans ce cas particulier il n'y a aucune concurrence. Comme M. Charnock l'a fait observer, nous n'avons qu'une seule grande-route. Nous n'avons pas encore assez de routes