

hommes qui présente ses rapports au cabinet, et j'ai cru comprendre que les instructions portaient principalement sur le problème des taux de transport des Maritimes.

M. KNOWLES: Je crois que la déclaration du ministre était exacte, mais je ne suis pas membre du comité. Aucun membre ni aucun fonctionnaire de la Commission des transports n'en font partie. Je crois comprendre que c'est purement un comité du ministère des Transports.

Le PRÉSIDENT: M. Scott, qui était ici hier, en est membre, je crois. Nous pourrions peut-être le faire venir cet après-midi.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est une question délicate à traiter ici et je ne crois pas que M. Mauro soit en mesure de faire des recommandations; mais, si quelqu'un est au courant, j'aimerais qu'il nous éclaire, car je considère que c'est extrêmement important.

Le PRÉSIDENT: Nous essaierons de faire venir M. Scott cet après-midi, monsieur Bell.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je voudrais poser une ou deux questions à M. Mauro au sujet des camions. M. Mauro a dit douter que les camions fournissent leur part des frais d'entretien des routes, mais je crois qu'il n'a pas de chiffres pour prouver le contraire.

M. MAURO: Non. Ce que j'ai dit, c'est qu'il ne m'avait jamais été montré de chiffres prouvant d'une façon satisfaisante que les camions de louage fournissent leur part des frais d'entretien. Je n'ai vu aucune preuve.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je crois que vous avez soulevé un point très intéressant au sujet des frais d'entretien des voies ferrées. Les frais des chemins de fer sont apparemment plus élevés que ceux de l'industrie du camionnage. Pensez-vous que les taux des chemins de fer seraient moins élevés s'ils pouvaient éliminer une partie de ces frais ?

M. MAURO: L'entretien des voies ferrées et le remplacement des rails exigent de très fortes immobilisations. Il y a toute la différence du monde. Si le gouvernement intervenait, construisait des voies ferrées et faisait payer une licence aux chemins de fer pour le droit de les utiliser, il en serait autrement. Manifestement, ce qui coûte cher aujourd'hui dans notre économie, c'est l'argent même, l'obtention de grosses sommes à immobiliser.

En supposant que les camionneurs paient leur juste part, la différence est que les camionneurs la paient pendant la durée de la route, au cours d'une période de tant d'années, et cela fait partie de leurs frais d'exploitation. Ils achètent une licence en 1959 et une autre en 1960. Mais les chemins de fer ont de gros capitaux à immobiliser dans des terres et des voies, depuis, disons, la route de la baie d'Hudson jusqu'au lac Moak ou au lac Mystère. Il leur faut tout payer, aller sur le marché de l'argent, obtenir l'argent nécessaire et l'employer.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Vous dites, en somme, qu'en construisant et en entretenant la route transcontinentale nous nous trouvons à subventionner l'industrie du camionnage aux dépens des chemins de fer.

M. MAURO: Non, monsieur Campbell, vous ne me ferez pas dire cela.

M. CAMPBELL (*Stormont*): N'est-ce pas la conclusion logique ?

M. MAURO: Non, car j'ignore si les camionneurs paient leur juste part des frais de construction et d'entretien des routes. Ce que je dis, c'est que, même si les camionneurs paient leur juste part, nous admettons, je pense, qu'il y a une différence entre la façon dont les camionneurs répartissent leurs frais sous forme de frais d'ex-