

chiffre sans précédent". Je voudrais savoir quelle est l'augmentation réelle du tonnage, mais je suppose que le revenu exprimé en tonnes-milles a augmenté de 17.5 p. 100?

M. GORDON: Vous trouverez à la page 36 les chiffres que vous cherchez. Le revenu exprimé en tonnes-milles, permettez-moi de vous l'expliquer, est à notre avis la meilleure mesure du rendement d'un chemin de fer, parce qu'elle tient compte des distances parcourues. C'est pourquoi nous y revenons constamment. Le revenu en tonnes-milles est le nombre de tonnes transportées multiplié par le nombre de milles parcourus. Si vous tournez à la page 37, vous verrez que le revenu exprimé en tonnes-milles est de 41 millions. On pourrait dire 42 millions, mais le chiffre exact est 41,935,388, par comparaison à 35,677,183 pour l'année précédente. Vous avez là, je crois, la comparaison que vous cherchiez.

M. BYRNE: Je me demande si le fait que le tonnage du grain a augmenté de 37 p. 100 a une réelle importance. Le revenu global exprimé en tonnes-milles a augmenté de 17.5 p. 100 et pourtant le revenu moyen est tombé de 1.51c. à 1.46c.

M. GORDON: En effet. Cela veut simplement dire que la qualité et la composition du trafic-marchandises ont été touchées par l'augmentation du trafic de moindre valeur et la réduction du trafic de plus haute valeur. Vous voyez ici que notre revenu moyen a baissé, ce qui veut dire que le trafic à taux peu élevé, le trafic de gros volume, et en l'occurrence, particulièrement, le trafic du blé, a enregistré une augmentation sur la moyenne du système. Cela prouve ce que j'avance, à savoir que le revenu moyen obtenu du transport du blé est beaucoup moindre que celui des autres marchandises. Voilà pourquoi il fait baisser la moyenne.

M. BYRNE: Avez-vous des chiffres comparables sur le taux du transport du grain aux États-Unis?

M. GORDON: Nous pouvons en obtenir. Je n'en ai pas dans les notes que j'ai en main, mais nous pouvons nous les procurer. Je serai heureux de les faire porter au compte rendu, si vous le désirez. Je puis les obtenir dans un bref délai.

M. BYRNE: S'il vous plaît, monsieur Gordon.

M. HAHN: Monsieur le président, mes autres questions se rapportent au trafic-marchandises en Colombie-Britannique. Je crois comprendre que l'année dernière le National-Canadien a apporté des changements considérables à ses taux de transport pour le trafic partant de la région de Prince-George, du lac Burns et de Terrace en direction de Vancouver.

M. GORDON: Voulez-vous parler du transport du bois?

M. HAHN: Pas particulièrement. Je parle des taux de transport en général.

M. GORDON: Je me demandais ce que vous vouliez savoir au juste.

M. HAHN: Je voudrais simplement savoir quel rapport il y a entre ces taux. Si je ne me trompe, il existe un taux, pour le trafic partant de Prince-George, qui est moindre que celui qu'on demande de Kamloops à Vancouver. Comment ces taux sont-ils établis?

M. GORDON: Peut-être que je n'ai pas compris votre question ou peut-être qu'elle est obscure, mais je ne sais où vous voulez en venir.

M. HAHN: D'après mes renseignements, les marchandises transportées par le National-Canadien, à partir de Terrace ou du lac Burns, dans la région de Prince-George, jusqu'à Vancouver, par exemple, le sont à un taux moindre que celui qu'on demande pour le trafic qui va de Kamloops à Vancouver.

M. GORDON: On ne peut généraliser de la sorte. Pour vous donner une réponse intelligente, il faudrait que je sache de quel trafic vous parlez plus