

minerais expédiés directement. Depuis que cette entreprise fonctionne, l'aspect économique de l'expédition directe des minerais s'est grandement modifié. Cela a donné lieu à des difficultés par rapport au minerai de Steep Rock.

M. FISHER: Mais rien de tel ne se produira dans le cas particulier qui nous intéresse.

M. PURVES: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance de poser vos questions maintenant, monsieur Payne?

M. PAYNE: Monsieur le président, j'aurais quelques questions à poser à M. Purves au sujet du parcours suivi par le soufre en vrac depuis le point d'expédition. Le transport se fera-t-il par Edmonton sur les voies du National-Canadien jusqu'à la côte?

M. PURVES: Oui, c'est la route qu'il doit suivre pour atteindre le point d'exportation.

M. PAYNE: Quand le produit en vrac a atteint le port de Vancouver, quelles ententes avez-vous avec la compagnie par rapport au rythme des livraisons de manière à permettre la concurrence pour ce qui est de l'expédition de ce produit depuis un point sur la rive nord, par le pont des Second Narrows, par opposition à la rive sud? Existe-t-il une entente garantissant l'équité pour ce qui est des facilités portuaires ou permet-on une disparité de traitement dans le port de Vancouver?

M. PURVES: A ce sujet, la meilleure garantie réside dans la concurrence passablement acharnée que se font les deux principales entreprises qui s'occupent de la manutention des marchandises en vrac.

M. PAYNE: Ce n'est pas une garantie car, même si en théorie la chose paraît bonne, dans la pratique elle ne l'est pas autant. Quelle garantie avons-nous que les installations portuaires de la rive nord auront l'occasion de faire concurrence à celles de la rive sud? C'est là un point d'une grande importance.

M. PURVES: A mon avis, il y a sur la rive nord un organisation à vues larges et d'une grande capacité de concurrence. Ces gens ont dépensé beaucoup d'argent pour aménager des installations. Nous sommes constamment en relations étroites avec eux. Il est de notre intérêt de veiller à ce que le plus de marchandises possible passent par leurs mains car c'est là qu'aboutit notre plus long parcours. La seule portion minimale du transport confiée à un autre chemin de fer se trouve tout à fait à l'autre extrémité quand nous faisons l'échange avec le *Pacific Great Eastern*. Il est aussi dans l'intérêt du *Pacific Great Eastern* de s'assurer que ces affaires sont confiées aux installations de la rive nord.

M. PAYNE: S'agit-il d'une entente contractuelle?

M. PURVES: Non, il s'agit d'un contrat entre la société qui fabrique le soufre et la *Vancouver Wharves*, qui est la société exploitant les installations terminus sur la rive nord.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous une question à poser, monsieur Benidickson?

M. BENDICKSON: Non, on a maintenant répondu à ma question. J'avais l'intention de me reporter à l'entente relative à l'expédition du minerai de Steep Rock. Dans ce cas, il était question d'améliorer une voie qui, bien entendu, ne sert pas exclusivement à l'expédition du minerai mais est une des principales lignes qu'emploient les chemins de fer Nationaux du Canada pour le transport du grain et autres marchandises en vrac. Par conséquent, dans ce cas, on ne s'attend pas qu'un client particulier fournisse à peu près tout le transport.

M. PURVES: C'est exact, monsieur.