

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions ?

M. KENNEDY: Et M. Charnock n'est pas marié !

M. CHARNOCK: Aucune remarque personnelle, s'il vous plaît.

M. FISHER: Ne voyez-vous pas que la difficulté de votre proposition réside dans le fait que le Pacifique-Canadien, du moins en apparence, est une entreprise privée et que c'est là le nœud du problème ? C'est pourquoi nous adoptons ce moyen compliqué.

M. CHARNOCK: C'est lors de l'égalisation des taux de catégorie que le Pacifique-Canadien a été accepté comme norme. Apparemment, le système de comptabilité du Pacifique-Canadien était mieux compris et plus facile à interpréter. Le Pacifique-Canadien présentait moins de complexités que le National-Canadien. Par conséquent, il a été accepté comme norme et le National-Canadien a été réduit à se présenter en second lieu avec des problèmes similaires.

Naturellement, le National-Canadien a grandi vite et sans ordre, absorbant le Grand Tronc, puis le Canadian Northern et ainsi de suite, chaque acquisition apportant son fardeau de charges fixes complètes. Il était donc naturel qu'il fût plus facile d'étudier le Pacifique-Canadien et que ses particularités servissent de normes.

C'est, je crois, la seule explication que je puisse donner. Et si les problèmes du Pacifique-Canadien peuvent être résolus, je ne vois aucune raison pour que ceux du National-Canadien ne puissent pas l'être aussi, à condition de dépouiller le bilan du National-Canadien des complexités des charges fixes et des autres chinoïseries. Après tout, ces deux chemins de fer sont en exploitation et sont censés adopter des méthodes d'exploitation uniformes. Par exemple, les modes d'amortissement des deux réseaux ne sont pas semblables et vous voyez qu'il n'était pas facile de les assimiler.

M. FISHER: Il y a une question que je voudrais poser à M. Styffe. Il a dit que les chemins de fer devraient se préoccuper plus des quantités massives qu'il y a à transporter dans notre région, et, en particulier, que le bois à pâte était très avantageux pour eux. Pouvez-vous nous donner une meilleure idée des grandes quantités de matériaux qu'il y a à transporter dans notre région ?

M. STYFFE: Monsieur Fisher, si j'ai mentionné le bois à pâte à plusieurs reprises, c'est que ce produit me touche de près et que j'en connais quelque chose. J'aurais dû parler en même temps des autres matières premières que nous expédions en vrac et dont dépend notre économie. Par exemple, à Atikokan, ce centre très apparenté à notre ville, il y a les *Steep Rock Iron Mines*, tout ce qui risque de compromettre des productions aussi fortes dans le domaine de la concurrence devient une question très grave pour nous, pour tout le monde dans le nord-ouest de l'Ontario.

De plus, nous avons les mines *Greco* et *Willroy* et d'autres mines qui, presque toutes, expédient par chemin de fer; elles sont d'une importance capitale pour certains secteurs de notre économie. Toute modification des taux de transport qui les affaiblit devant la concurrence revêt à nos yeux la plus extrême gravité.

Si on me le permet, monsieur le président, je voudrais tenter de démontrer que les taux du transport des matières qui s'expédient en grandes quantités, comme le fer et le bois à pâte, commencent à être très élevés. Il est peut-être injuste de recourir à cet exemple, mais j'ai eu l'occasion, il y a deux ou trois ans, d'examiner les taux de transport correspondant aux nôtres dans les États baignés par les Grands lacs au sud de nous. Sans aucune exception, pour les mêmes distances et pour un grand nombre d'endroits, les taux étaient légèrement supérieurs à la moitié de nos taux.

Si ceux qui font du transport là-bas sont à leur propre compte et se font concurrence, ils ont sûrement le souci de gagner de l'argent. Peut-être en perdent-ils