

M. FULTON: Si je comprends bien, ses recettes nettes ont baissé l'année dernière. La chose est notoire, je pense.

M. GORDON: Je n'ai pas vu son rapport, de sorte que je ne saurais dire. Naturellement, j'ai lu les journaux, mais je ne me fie pas toujours aux rapports des journaux.

M. MUTCH: Surtout par le temps qui court.

M. GORDON: J'aimerais me rendre compte des faits par moi-même.

M. MACDONNELL: Les tarifs canadiens sont-ils uniformes pour les deux chemins de fer?

M. GORDON: Je parle du revenu et des moyennes. Oui, c'est bien ça. En ce qui concerne le revenu du National-Canadien et le revenu moyen par tonne-mille, ces chiffres dépendraient de la classe de marchandises transportées par les chemins de fer respectifs. Il se peut que nous n'ayons ou n'ayons pas transporté un volume plus considérable de marchandises à tarif plus élevé que ne l'a fait le Pacifique-Canadien, ainsi de suite. Mais vous parlez de la moyenne la plus basse des tarifs-marchandises, n'est-ce pas?

M. MACDONNELL: C'est là ma question.

L'hon. M. CHEVRIER: Le tableau auquel vous avez fait allusion il y a un moment donne les frais par unité pour le Canada, et ces frais sont inclus par les chemins de fer au Canada.

M. GORDON: C'est exact.

L'hon. M. CHEVRIER: Cependant, dans votre rapport, vous mentionnez le coût par unité en ce qui concerne les chemins de fer Nationaux du Canada.

M. GORDON: Je ne parle ici que des chemins de fer Nationaux du Canada, mais, quant à la moyenne des tarifs-marchandises la plus basse du monde occidental, je parle de la moyenne des tarifs-marchandises par tonne-mille au Canada et je la compare avec celles d'autres pays.

M. MACDONNELL: Vous avez dit que nos tarifs sont plus bas que ceux des États-Unis. Pourriez-vous nous donner un mot d'explication à ce sujet? Cela tient-il au volume relatif de notre trafic de longue distance et aussi au tarif de la passe du Nid-du-Corbeau en raison desquels il deviendrait plus difficile pour nos chemins de fer, vu leur trafic moins dense, de se tirer d'affaire avec leurs tarifs?

M. GORDON: Nous ne nous tirons pas d'affaire. C'est la réponse, et pour la simple raison que, bien que nous ayons un chiffre d'affaires de 675 millions de dollars, je ne suis en mesure de vous montrer qu'un surplus de \$142,000. Et si on la compare à toute autre industrie, notre entreprise devrait avoir un surplus de 20 à 25 millions de dollars.

M. MACDONNELL: Au paragraphe n° 5, vous dites ce qui suit:

"Le coût des services de marchandises du Canadien-National, calculé d'après la recette moyenne par tonne-mille, n'a augmenté que de 38 p. 100."

M. GORDON: Oui.

M. MACDONNELL: Je ne comprends pas très bien. Je crois avoir vu un autre chiffre ces jours derniers. Je regrette, mais je ne puis me rappeler où je l'ai vu; il était beaucoup plus élevé.

M. BROWNE: C'est 98 p. 100.

M. GORDON: Permettez-moi de vous expliquer cela. Trois chiffres différents sont en cause lorsque nous parlons d'une augmentation du tarif-marchandises. Le premier est l'augmentation nominale, c'est-à-dire l'ensemble des augmentations autorisées par la Commission des transports. Nous obtenons ainsi un chiffre, à compter de 1948, année où les augmentations ont commencé,