

M. DRYSDALE: Je voulais simplement que le compte rendu fût complet. Il semble ridicule de laisser dans le vide la question théorique ou hypothétique de M. Charnock.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous pouvez poser immédiatement votre question, monsieur Charnock. Elle sera au compte rendu. M. Magee peut en prendre note et nous le rappellerons pour qu'il y réponde.

M. CHARNOCK: Il s'agit entièrement des questions et réponses d'hier matin. Il serait bon, je pense, que M. Magee éclaircisse la question de savoir si les taux des camionneurs sont fondés sur leurs frais d'exploitation, et quelle autorité, s'il y en a une, leur permet de le faire et s'assure qu'ils le font bien. Comme je l'ai dit, cela se rapporte entièrement à ce qui s'est dit hier. Désintéressé comme je l'étais, il m'a paru que beaucoup de questions et de réponses n'étaient pas pertinentes, s'il n'en est pas ainsi.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser maintenant ?

M. FISHER: Vous avez exprimé l'opinion que c'était peut-être une piètre façon de faire les choses que d'introduire cette subvention dans la structure complexe des taux, et qu'il serait beaucoup plus simple de verser directement cet argent aux chemins de fer. Avez-vous une idée des faiblesses de cet avancé ?

M. CHARNOCK: C'est là une vilaine question qui me vient de vous, mon ami. Bien sûr que j'en ai une idée. En accordant cette subvention, on a l'intention de soulager, avec l'idée qu'en augmentant les revenus des entreprises de transport, par les taux ou autrement, on distribue le fardeau de l'augmentation entre les usagers de ces services. A mon point de vue, cependant, des gens plus compétents et plus haut placés pourraient débattre longtemps la question de savoir s'il en sera vraiment ainsi, car comme nous l'avons fait observer et comme M. Styffe l'a montré, il y a certaines entreprises relativement petites à qui l'on inflige une plus forte proportion de l'augmentation qu'à d'autres qui sont en mesure d'obtenir des taxes convenues ou d'autres taux meilleurs.

La question de répartir le coût est une grande question et je m'en rends bien compte, mais le Conseil des ports nationaux, dont certaines divisions ont des déficits considérables, a résolu ce problème dans une certaine mesure et je ne crois pas qu'il soit impossible de l'affronter. Il y a des problèmes, c'est sûr, mais nous tournons toujours dans le même cercle vicieux: les syndicats ouvriers s'adressent à la Commission et celle-ci se tourne vers le Parlement. Combien de temps cela peut-il durer ?

Nous avons déjà subi des pertes dans notre voisinage. Il y a de grandes entreprises qui menacent d'abandonner la partie et dont les difficultés peuvent, pour une bonne part, être attribuées à ces augmentations. Comment une compagnie moyenne ou comment les petites compagnies peuvent-elles tenir, si elles ne savent pas d'avance, ou suffisamment d'avance, quels frais elles seront contraintes d'assumer ? Les augmentations qui se sont succédé ont fait un tort considérable à une foule de petites entreprises privées que nous voulons conserver.

Ai-je répondu à votre question ?

M. DRYSDALE: Monsieur Charnock, en parlant du présent bill, vous avez dit que cette subvention de 20 millions vous réjouissait. Êtes-vous heureux du projet de retrancher 7 p. 100 de cette augmentation de 17 p. 100 ? Si je vous comprends bien, la plupart de vos objections et de vos propositions sont du genre de celles qu'il conviendrait mieux de formuler devant une commission royale chargée d'enquêter sur les transports et de trouver des moyens de régler l'ensemble du problème. Mais en parlant uniquement du présent bill, le bill C-38, êtes-vous satisfait de la réduction de 7 p. 100 ?

M. CHARNOCK: Votre question me rappelle cette vieille fille qui priait au bord de la forêt pour obtenir un mari. Un oiseau dans un arbre voisin se mit à faire "Ki, ki, ki" et elle s'écria: "O mon Dieu, n'importe qui !" De même, nous nous contentons de n'importe quel moyen qui réduira nos frais de transport.