

M. FULTON: Si je vous comprends bien, le principe vise les taux de catégorie. Sauf les trois exceptions mentionnées, les taux seraient les mêmes dans tout le pays. Avez-vous eu l'occasion d'examiner tous vos taux de catégorie et avez-vous dit ensuite que vous devriez augmenter le taux de telle ou telle marchandise afin qu'il soit relevé dans tout le pays ou bien l'ordonnance aura-t-elle pour effet d'opérer une réduction générale des taux dans tout le pays? Quel est l'effet de l'ordonnance?

M. GORDON: Il est difficile de le dire. Un changement sera effectué dans tout le pays.

M. MACDONNELL: Y compris les provinces Maritimes?

M. GORDON: Sauf les provinces Maritimes.

M. MACDONNELL: Je sais qu'elles bénéficient de dispositions spéciales. Échappent-elles complètement à l'application de l'ordonnance? Les dispositions spéciales visent-elles tous leurs taux?

M. GORDON: Je ne voudrais pas en être trop assuré. Le tarif-marchandises est un échaffaudage étrange et merveilleusement complexe, comme vous le savez, et il existe certains éléments arbitraires qui atteignent le tarif des provinces Maritimes, mais je ne crois pas que ce dernier subisse des modifications. De façon générale, l'ordonnance venant à peine d'être rendue, nous n'avons pas pu réussir encore à déterminer comment l'ordonnance influera sur nos recettes.

M. GILLIS: Monsieur Gordon, voudriez-vous me dire un mot au sujet du tarif du transport pour le compte de la compagnie en ce qui concerne le charbon. Vous rappelez-vous que la dernière fois que le Comité s'est réuni nous avons eu une discussion où nous avons dit que vous transportiez du charbon américain depuis Rouses-Point jusqu'à Moncton pour 5 millièmes par tonne-mille tandis que le taux de Sydney à Moncton était à peu près de 11 millièmes. Or, cela semblait constituer un traitement des plus injustes. Le cabinet et l'Office du charbon ont été saisis de la question et, sauf erreur, vous avez tenu des réunions à Montréal, mais je n'en ai jamais connu le résultat. Pouvez-vous me dire ce qu'il en est maintenant?

M. GORDON: Chaque fois que la question est soulevée, je dois commencer par le tout début. Il semble que je ne réussisse jamais à bien m'expliquer. Je vais essayer d'exposer la question aussi simplement que je le puis. Une subvention a été établie par le gouvernement à l'égard de la différence entre le charbon de l'Est canadien et le charbon importé en ce qui concerne le prix livré au point de consommation. L'application de cette subvention a été très mal comprise. Le taux de 5 millièmes a servi à calculer la subvention à payer plutôt que les frais d'acheminement du charbon. Le taux de 5 millièmes n'a jamais été réellement payé comme subvention. Voici ce qu'il en était: l'Office fédéral du charbon prenait pour acquis que le transport du charbon depuis la frontière américaine jusqu'au point de consommation au Canada nous coûtait 5 millièmes et que, par conséquent, le transport du charbon depuis la mine canadienne jusqu'au même point de consommation coûtait 5 millièmes, pour les fins du calcul de la subvention. Or, en réalité, le transport depuis la frontière américaine jusqu'au point de consommation nous coûtait moins de 5 millièmes tandis que le transport depuis la mine canadienne jusqu'au point de consommation nous coûtait plus de 5 millièmes.

M. GILLIS: Pourquoi cela?

M. GORDON: Les frais de transport d'un point à un autre dépendent de beaucoup d'éléments comme le mouvement du trafic, les pentes, les courbes, et tous les éléments de ce genre qui interviennent dans l'acheminement.

M. GILLIS: Le matériel meilleur et le reste?

M. GORDON: Non, nous employons le même matériel, mais la ligne est meilleure depuis la frontière américaine. Elle est plus rapprochée de notre ligne principale et les pentes y sont moins accentuées dans la plupart des cas. Voilà