

depuis cent ans et auxquels les chemins de fer ont dû se conformer. Pour pouvoir donner une réponse satisfaisante, il faudrait que je connaisse le cas particulier que vous avez mentionné. En tous cas, je peux dire que les situations que vous rapportez sont connues de tous et que ces tarifs sont officiels. Il n'y a pas de tarifs secrets ni d'ententes au sujet des taux établis par les chemins de fer. Les tarifs sont publics et ils doivent être approuvés.

M. CARTER: Je pense qu'un pêcheur ordinaire calcule que plus la marchandise va loin plus les frais de transport sont élevés.

M. GORDON: J'aimerais bien que tout le monde pense ainsi.

M. CARTER: Mais, quand les pêcheurs constatent que les personnes qui expédient leurs marchandises plus loin paient moins cher pour le transport, ils se demandent pourquoi.

M. GORDON: Cela ne semble pas juste, je l'admets. Mais, comme je vous l'ai dit, il y a de bonnes raisons qui expliquent cet état de choses. Il s'agit parfois de taux directs par opposition aux taux pour petites distances et aux taux en vigueur lorsqu'on fait usage des deux lignes. Il peut y avoir une demi-douzaine de facteurs qui entrent en ligne de compte. Il se peut que, dans la région dont vous parlez, il y ait une compagnie de navigation. Je ne connais pas la route dont il s'agit. Il se peut que la marchandise soit manutentionnée plus d'une fois.

M. CARTER: Non, il n'y a qu'une manutention. La marchandise est expédiée par bateau de Burin, par exemple.

M. GORDON: Alors citez-moi un cas particulier et je vous donnerai une réponse. Vous n'avez pas ces renseignements ici?

M. CARTER: Non.

M. GORDON: Je ferai certainement préparer une étude du cas que vous mentionnez, quand j'aurai les renseignements voulus.

M. HAHN: Est-ce le moment de parler de la location et de l'échange des wagons?

Le PRÉSIDENT: Non. Je pense que ce sujet viendra plus tard.

M. GORDON: Oui, on en parle plus loin, à la page 11, sous le titre "Impôts, loyers, autre revenu et charges fixes".

Le PRÉSIDENT: Alors est-ce que ce paragraphe est approuvé?

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Monsieur le président, il y a un autre point que je voudrais faire éclaircir. C'est la diminution du revenu par tonne-mille. Est-ce que cette diminution serait attribuable au type de marchandises qui est transporté? Y a-t-il quelque indication qu'une partie de ce trafic avantageux emprunte un autre moyen de transport?

M. GORDON: Nous en sommes certains. La concurrence du transport par camion est pour nous un problème grave.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Est-ce que, en plus des camions, les lignes aériennes font aussi concurrence?

M. GORDON: Non, à peu près pas.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Pas à un degré appréciable.

M. GORDON: En ce qui concerne le trafic-marchandises, nous ne nous en apercevons presque pas. Mais les camions nous ont certainement enlevé une partie du trafic-marchandises qui paie le taux le plus élevé, et c'est là notre gros problème.

M. HAMILTON (*York-Ouest*): Au paragraphe 7, on parle d'une demande qui a été faite à la Commission des transports. Quand cette demande a-t-elle été faite? Je vois qu'en juin vous avez bénéficié d'une hausse provisoire de 7 p. 100. Mais quand cette demande a-t-elle été faite réellement?