

Vous vous demandez peut-être pourquoi j'appuie ici le National-Canadien. Ce que je veux dire, c'est qu'il s'agit là de cas spéciaux où il est avantageux pour tous que les taxes soient fixées en rapport avec le parcours milliaire réduit.

Maintenant, les taxes établies par la compagnie, dont le parcours est plus long, étant basées sur le parcours moindre de la compagnie dont le parcours est plus court, ne peuvent s'appliquer aux endroits intermédiaires parce qu'autrement, toute la tarification de la compagnie dont le parcours est plus long serait déterminée par le parcours moindre de l'autre ligne, et qu'il n'y a là aucune concurrence, excepté aux points de destination.

Pour m'expliquer davantage, cette taxe du National-Canadien est beaucoup inférieure à ce qu'elle serait si elle était basée sur le parcours milliaire. Aux endroits intermédiaires des expéditeurs devront acquitter des taxes de parcours normal, même si le trafic à destination de Sault Sainte-Marie passe par là.

Vous comprenez, il n'y a pas de voie du Pacifique-Canadien qui passe aux endroits intermédiaires, mais il y en a une qui va à Sault Sainte-Marie.

Maintenant, si le National-Canadien, à cause du parcours milliaire moindre du Pacifique-Canadien jusqu'à Sault Sainte-Marie, était tenu d'exiger un barème inférieur de taux des endroits intermédiaires où la concurrence avec l'autre compagnie n'existe pas, le National-Canadien recevrait de ceux-ci une taxe inférieure à celle qui est appliquée au parcours milliaire. S'il maintient une taxe inférieure à celle qui est applicable en raison du parcours, ce serait faire une distinction injuste envers tous les autres endroits du Canada, si ces derniers ne jouissaient pas également d'une taxe inférieure à celle qui est applicable au parcours milliaire. Par conséquent, la méthode est la suivante: vous n'appliquez ces taux de concurrence qu'aux endroits de destination où il y a concurrence et uniquement parce qu'un autre chemin de fer atteint ces endroits par une route plus courte.

Ce n'est là qu'un seul exemple. On peut en trouver d'autres dans le fait que la route du Pacifique-Canadien est plus courte entre Calgary et Vancouver que celle du National-Canadien, qui passe par Edmonton, couvrant ainsi une distance beaucoup plus grande.

Par contre, la route du National-Canadien jusqu'à Edmonton est un peu plus courte que celle de l'autre, qui doit passer par Calgary. Chaque chemin de fer exige la même taxe que l'autre dont le parcours est inférieur. Cela n'est préjudiciable à personne et les industries intéressées bénéficient de la concurrence qui existe entre les deux chemins de fer, ainsi que des services des deux.

La Commission des transports est au courant de ces cas-là et de la pratique qui a été suivie dès le début des chemins de fer au pays. Je prétends qu'il n'est nullement nécessaire d'exiger que les chemins de fer fournissent tous ces renseignements, au sujet de ces routes, parce que la Commission des transports est parfaitement au courant de toutes les conditions. Je crois que cet amendement, dans ses termes actuels, comprend les taux de concurrence établis par un chemin de fer à cause du parcours milliaire inférieur de l'autre, et je propose qu'il soit modifié de façon à exclure ces catégories de taux de concurrence.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à déposer l'amendement proposé?

M. EVANS: La modification que j'ai offerte élimine la difficulté. Mais si le Comité s'y oppose, il devra s'assurer que cette catégorie de taxes est exclue parce que, à mon avis, il serait inutile de les inclure.

Le PRÉSIDENT: Expliquez-moi ceci, car je ne comprends pas très bien ces taux de transport: si une marchandise est expédiée de Toronto par le National-Canadien, disons à un endroit situé à 25 milles au nord-ouest de Sault Sainte-Marie, elle sera taxée beaucoup plus cher que de Toronto à Sault-Sainte-Marie par le National-Canadien?