

groupement canadien connu sous le nom de *Canadian Industrial Traffic League*. Le Comité devrait faire venir quelques-uns de ces hommes pour le conseiller. Autant que je sache...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Laing, je puis convoquer le sous-comité du programme pour vous permettre de faire des propositions.

M. LAING: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Nous allons suspendre la séance jusqu'à 3 h. 30. Convenu.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Allons-nous continuer?

M. EVANS: Monsieur le président, puis-je revenir aux tarifs de concurrence, sujet que, dans ma hâte, je n'ai pas eu le temps de compléter ce matin. Je n'ai pas l'intention d'entamer une controverse, mais je voudrais simplement attirer l'attention sur deux choses qui se trouvent dans le projet de loi et qui, à mon humble avis, ne devraient pas y figurer.

Il y a deux sortes de tarifs de concurrence qui ne sont pas censés être compris, d'après ce que j'ai lu dans le rapport de la Commission royale: le taux de concurrence entre voituriers ferroviaires et le taux de concurrence marchande. En ce qui concerne ce dernier, la Commission royale établit clairement que ses recommandations ne le concernent pas. Pourtant, ils sont inclus dans la loi.

A la page 96, au chapitre des recommandations, la première ligne se lit ainsi:

Les recommandations suivantes ne se rapportent qu'aux taux de concurrence entre voituriers (et non pas de concurrence marchande).

Étant donné que les dispositions de l'article 331 du bill n'excluent pas les taux de concurrence marchande, j'ai l'impression qu'on n'a pas tenu compte de cette phrase du rapport.

Maintenant, en ce qui concerne les taux de concurrence entre voituriers ferroviaires, il y en a une catégorie à laquelle la Commission royale n'a pas songé et les rédacteurs du bill encore bien moins. Ce sont les taux qu'applique une compagnie afin de concurrencer les taux de faible parcours d'une autre.

Voici un exemple: entre Toronto et Sault Sainte-Marie (Ont.), le parcours du Pacifique-Canadien est de 439 milles. C'est la route directe passant par Sudbury.

Par contre, le National-Canadien va de Sudbury à Oba, où il branche avec l'Algoma Central et se rend par le sud à Sault Sainte-Marie. Le parcours milliaire du National-Canadien et de l'Algoma Central, entre Sault Sainte-Marie et Toronto, est de 780 milles, soit 341 milles de plus que celui du Pacifique-Canadien.

Maintenant, étant donné que les taxes sont basées sur le parcours milliaire, la taxe normale du Pacifique-Canadien, à cause du parcours moindre, sera de beaucoup inférieure à la taxe normale du National-Canadien-Algoma-Central pour cette route plus longue. Cela s'applique à toutes les denrées transportées et à toutes les catégories de trafic.

Si le National-Canadien et l'Algoma Central veulent obtenir une partie du trafic considérable transporté entre Sault Sainte-Marie et Toronto, il leur faut exiger les mêmes taxes que le Pacifique-Canadien est en mesure d'exiger pour son parcours réduit.