

Le PRÉSIDENT: Je voulais simplement m'en assurer.

M. EVANS: Ils s'appliqueraient dans toutes les directions.

M. LOW: Ces sections que vous avez mentionnées, où entrent-elles en cause?

M. EVANS: J'ai quelque chose à dire à ce sujet également.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous attendre, alors, monsieur Low?

M. GREEN: D'après vous, l'alinéa a) devrait-il être rédigé de façon à établir une ou plusieurs échelles uniformes de taux?

M. EVANS: Oui, c'est tout ce qui est nécessaire, et cela s'applique à a) et b). Je suis prêt à prendre le temps voulu, si le Comité le désire, pour répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il faudrait d'abord terminer votre exposé général.

M. BROOKS: Alors, monsieur le président, nous laisserons cette question de côté pour y revenir plus tard.

Le PRÉSIDENT: Assurément, je n'y mettrai pas d'obstacle.

M. EVANS: Je tiens à faire une remarque au Comité, et je serai parfaitement franc avec vous. J'ai observé qu'on ne voyait pas sans une très grande appréhension la proposition que les autorités des chemins de fer ont adressée à la Commission. Pour ce qui est de notre recommandation, je veux que vous sachiez que nous avons étudié le problème à fond; cette proposition n'a rien de définitif, pas plus qu'elle n'exprime une opinion arrêtée. Il s'agissait d'indiquer comment fonctionneraient les divers plans exposés; mais rappelons-nous que tout cela ne visait que les taux de catégories.

Or, pour élucider davantage la question, j'ajouterai qu'après enquête—et ce renseignement, le premier chiffre que je vais vous donner, figure à la page 29 du rapport, l'autre à la page 35—la Commission royale a établi que 93 p. 100 des marchandises en provenance des provinces Maritimes jouissent du tarif préférentiel, au lieu d'être sujettes au tarif-type. Voici la mise au point qui s'impose: sept pour cent seulement des marchandises en provenance des provinces Maritimes sont ainsi transportées au tarif-type, car c'est là le fait qui a jeté tant d'alarme dans les esprits. Pour ce qui est des marchandises dans les Prairies, 90 p. 100 bénéficient du tarif moindre. Je précise: entre l'Est et l'Ouest du Canada, les plus grands écarts de taux sont de beaucoup ceux qui se rencontrent dans les tarifs-types, et non dans les tarifs préférentiels par mille. Dans l'Ouest, il y a exactement autant de tarifs moindres qu'il y en a dans l'Est: je pourrais vous en fournir une liste. Je l'ai fait à la Commission royale, et je l'ai fait à la Commission des transports. Nous ne devons donc pas juger des résultats de la péréquation uniquement d'après les tarifs maximums, qui ne visent que 7 à 10 p. 100 des marchandises. La plupart des écarts qui existent entre l'Est et l'Ouest appartiennent aux tarifs de catégories.

M. GILLIS: Pour ma gouverne, monsieur Evans, auriez-vous l'obligeance d'expliquer en quoi consiste la différence entre taux sur un produit désigné et un taux de catégorie?

M. EVANS: Avec plaisir, monsieur. Les taux de catégorie sont des tarifs de base. Vous n'ignorez probablement pas que les chemins de fer ont pour fonction de transporter toutes les marchandises du public, quelle qu'en soit la nature. Voilà le rôle des chemins de fer. Pour venir à bout de cette tâche, les autorités doivent prendre toutes les denrées susceptibles de classification et s'efforcer d'en dresser des listes. Ces denrées sont réparties selon le prix,