

à dessein d'un côté pour en gagner plus de l'autre ? Je l'ignore. Mais je sais qu'une enquête sur leurs taux révélerait que, pour les mêmes distances, les mêmes pesanteurs et les mêmes essences de bois, leurs taux sont la moitié ou, disons, le tiers plus bas que les nôtres. Ils sont certainement bien inférieurs aux nôtres.

M. FISHER: A propos, les États des Grands lacs ne font-ils pas une concurrence directe à nos producteurs de bois à pâte ?

M. STYFFE: C'est exact. Directe au indirecte et dans d'autres domaines aussi. Nous estimons que les États des Grands lacs nous ont ravi une bonne part de nos débouchés.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): La dernière déclaration du témoin prouve que l'on ne peut pas comparer les taux d'après le prix de la tonne-mille.

M. STYFFE: J'ai pris la peine de faire observer, monsieur, que ce que j'allais dire était fondé sur ce que j'ai entendu ici depuis deux ou trois jours. Je vous ai dit, dès le début, que je ne connaissais rien de la structure des taux. Je sais seulement quels sont les effets des taux sur les affaires. Quand on m'a expliqué que nos taux comportaient des exceptions comme les taux du pas du Nid-de-Corbeau, les taux de concurrence et ainsi de suite, je ne suis pas parvenu à comprendre. Toute variante a son explication et je commence à y voir un peu plus clair.

M. CHARNOCK: Permettez-moi d'ajouter un mot à ce que j'ai déjà dit et je m'adresse à nos amis de la Colombie-Britannique. Je voudrais leur rappeler que, si cette augmentation de 17 p. 100 ne s'applique pas au trafic international et permet de recevoir du bois de construction à Sault-Sainte-Marie à meilleur compte qu'à Fort-William, l'inverse s'applique au bois de construction expédié de l'Oregon à la tête des lacs, ce qui est mauvais pour les entreprises canadiennes de transport et pour les producteurs canadiens. C'est un aspect que je mentionne parce qu'on l'a peut-être perdu de vue.

M. FISHER: Avez-vous des observations à faire sur la proposition de la Colombie-Britannique, présentée par M. Guest, qui est de graduer l'augmentation suivant la distance en milles ?

M. CHARNOCK: Si j'ai bien compris, l'égalisation des taux de transport a occasionné beaucoup de discussions et le projet de gradation des taux a été étudié avec beaucoup de soin. C'est un point subtil qui ne se prête à aucune solution générale précise. Mais si toutes les provinces de l'extrémité ouest du pays, y compris la Colombie-Britannique, bénéficient de la gradation des taux, à mon humble avis, toute rectification subséquente devrait être fondée sur le même principe, c'est-à-dire que toute réduction devrait être graduelle. Je ne crois pas que la Colombie-Britannique diffère d'une autre région pour ce qui est des taxes initialement établies.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous admettez, cependant, j'en suis sûr, que la situation en ce qui concerne la concurrence serait différente en l'absence de gradation des taux. En d'autres mots, plus la distance sera longue, plus les prix de revient augmenteront par rapport à ceux des rivaux.

M. CHARNOCK: S'ils sont plus élevés dans un sens, ils le seront aussi dans l'autre sens. Je me contenterais d'augmenter les taux établis.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Mais à cause du pourcentage, l'augmentation en dollars serait plus forte. Autrement dit, le rapport Turgeon fournit une couple d'exemples comparant la différence en dollars entre deux produits rivaux rendus à destination : celui qui a franchi une plus grande distance coûte tant de dollars et de cents de plus que l'autre. Par conséquent, les conditions de la concurrence se trouveraient changées.

M. CHARNOCK: En effet, plus la distance est longue, moins le prix de la tonne-mille est élevé par suite de la gradation des taux.