

Voici un tableau qui illustre la situation quant aux taxes transcontinentales régissant le transport des tuyaux de fonte de l'Est canadien vers les localités de la côte du Pacifique ci-après mentionnées:

Premier groupe, comprenant Vancouver, Victoria, Prince-Rupert et New-Westminster:

\$1.12 les 100 livres.—c'est notre taux transcontinental sur le tuyau de fonte—"Poids minimum d'une wagnonnée complète: 70,000 lbs."

Reste un autre point très important. On a fourni à notre comité la preuve que bien que nous y gagnions avec les charges de wagon de 70,000 livres, nous payons plus sous le régime du taux transcontinental pour les voiturées plus petites—je crois que c'était 24,000 livres dans le cas des conserves alimentaires—qu'on paie à n'importe quel point des Prairies. Nous ne jouissons de cet avantage qu'à l'égard de ces très grosses charges de wagons.

L'exposé poursuit:

(En ajoutant 33 $\frac{1}{3}$ p. 100, on obtient la taxe des points intermédiaires.)

Cela signifie, évidemment, que le taux sur tout le territoire des Prairies ne sera que \$1.49. Ils l'ont pris comme \$1.50 par comparaison avec notre taux de \$1.12.

Nous nous sommes contentés d'exposer ici, en fonction de trois points de destination, les taxes visant le transport des tuyaux de fonte en provenance de l'Est canadien, ainsi que les pertes estimatives de revenu que subiraient à cet égard les voituriers.

Ce taux est pour 100 livres. Le taux actuel à Dawson Creek (C.-B.) est \$2.61; à Calgary et Edmonton, \$2.16; à Saskatoon, \$1.79.

Le taux proposé, d'après la formule du 1 $\frac{1}{3}$, est \$1.50 à chacun de ces quatre points—Dawson Creek, Calgary, Saskatoon et Edmonton—qui sont séparés par des centaines de milles.

La perte de revenu par wagnonnée pour les voituriers, compte tenu des taux exigés à l'heure actuelle, s'établit comme il suit: à Dawson Creek »777; à Calgary et Edmonton \$462; à Saskatoon \$203.

Puis, l'exposé donne les distances suivantes de Montréal: à Dawson Creek, 2,655 milles; à Calgary, 2,240 milles; à Edmonton, 2,160 milles; et à Saskatoon, 1,829 milles.

Enfin l'exposé conclut:

Advenant l'abolition des taux transcontinentaux, le plan de la Commission royale connaîtrait un échec: en effet, les taux actuels seraient mis en vigueur aux points intermédiaires, cependant que Vancouver et d'autres localités du littoral se trouveraient plus lourdement imposées. Autre point important: les mêmes taux prévus dans ce projet seraient autorisés quant aux envois vers diverses stations, sans égards pour les distances respectives.

En d'autres termes, le deuxième point signifie que toutes les gares des Prairies paieraient le même taux de \$1.50.

Or, la Chambre de commerce de Vancouver donne à entendre que les compagnies de chemin de fer majoreront probablement leurs taux, de sorte que le taux de Calgary sera exactement le même qu'à l'heure actuelle. Si cela se produit, d'après M. Glover, l'expert économique qui représente la Colombie-Britannique, 63 p. 100 des marchandises présentement assujéties au tarif transcontinental seront défavorablement atteintes en Colombie-Britannique, c'est-à-dire que 63 p. 100 de tous les articles assujétis à ce tarif subiront une hausse de taux chez nous.

M. GILLIS: Voulez-vous dire que toute la province de la Colombie-Britannique sera atteinte à ce point, ou simplement une partie?

M. GREEN: La grande majorité des gens sera atteinte à ce point, car les trois quarts au moins de la population—je devrais plutôt dire les quatre cin-