

M. EVANS: Normalement, parce que la route est plus longue. Mais l'expéditeur ne paie pas une taxe plus élevée. Il acquitte simplement la taxe normale.

Le PRÉSIDENT: Alors, un taux de transport plus élevé?

M. EVANS: Le taux est plus élevé que celui de Sault Sainte-Marie parce que, dans ce dernier cas, il est basé sur le parcours inférieur du Pacifique-Canadien alors qu'à un endroit situé le long de la voie du National, l'expéditeur doit payer la taxe normale à cause de la situation géographique. Cette pratique a reçu l'entière approbation de la Commission des transports dès le début. Et c'est la seule façon dont les industries situées à ces endroits de concurrence peuvent bénéficier de la rivalité des deux chemins de fer.

M. MACNAUGHT: Une situation analogue se présente, je suppose, dans le cas des taxes de concurrence du transport transcontinental?

M. EVANS: Je ne crois pas. La situation est un peu différente. Je ne sais si je vous comprends bien, malgré mon désir.

M. MACNAUGHT: Je parle des taux de transport transcontinentaux, des ports de l'Atlantique à ceux du Pacifique, disons à Vancouver.

M. EVANS: Je comprends ce que vous voulez dire. Vous pensez qu'il y a analogie parce que le parcours milliaire des deux lignes n'est pas le même et que la taxe sur le parcours inférieur, déterminera celle de l'autre. C'est une pratique commune, ici et aux États-Unis. De même, notre taxe jusqu'à Saint-Jean (N.-B.) est basée sur notre parcours inférieur et le National, dont la route est plus longue, essaie de maintenir le même taux.

M. MACNAUGHT: Je veux parler également du taux de concurrence des voiruriers maritimes qui existent aussi.

M. EVANS: Je considère ceux-ci d'une façon un peu différente et j'en parlerai sous une autre rubrique. Cependant, au sujet des taux de concurrence marchande, il faut tenir compte de deux points: d'abord, la Commission royale semble désirer qu'ils soient exclus et je voudrais vous démontrer pourquoi ils devraient l'être.

Je vous donnerai d'abord un exemple de taux de concurrence marchande: les chemins de fer maintiennent une certaine taxe sur le fer-blanc transporté d'Hamilton à Vancouver. Le chiffre en a été établi afin de permettre au producteur d'Hamilton de soutenir la concurrence du producteur américain des environs de Pittsburg. Il a d'abord été établi à cette fin, quoique cela fournit du transport aux chemins de fer, j'en conviens.

Mais c'est surtout parce qu'ainsi, le producteur d'Hamilton peut vendre son fer-blanc sur le marché de Vancouver. Autrement dit, en établissant un taux de transport spécial d'Hamilton à Vancouver, les chemins de fer permettent au producteur de cet endroit de soutenir la concurrence de celui de la région de Pittsburg. Par conséquent, cette taxe s'appelle une taxe de concurrence marchande.

Maintenant, pour vous expliquer aussi clairement que possible cette catégorie de taxes, il y a aussi celle qui s'applique aux tuyaux de fonte expédiés de l'Est du Canada au littoral du Pacifique. Elle a été établie pour deux raisons: d'abord, afin de permettre au producteur de l'Est du Canada de vendre ses tuyaux à Vancouver, en dépit de la concurrence du producteur britannique. Ce dernier peut expédier les siens par deux voies différentes: entièrement par eau, ou par eau jusqu'aux ports de l'Est et, de là, par voie ferrée jusqu'à Vancouver. Cette taxe permet au producteur canadien de soutenir la concurrence de l'étranger et elle permet également au chemin de fer de rivaliser avec la voie maritime, via le canal de Panama.

Cette taxe sur le fer-blanc appartient à la catégorie que la Commission royale ne veut pas inclure dans le même groupe que les autres taxes de con-