

Les taux sont tels que certains bois de construction comparables à ceux que nous pouvons produire dans notre région peuvent actuellement s'expédier de la Colombie-Britannique en Ontario à quelques dollars de moins le millier de pieds que nous ne pouvons le faire. Cela veut dire qu'il nous faudra absorber les 17 p. 100 ou la partie qui en sera appliquée, recevoir la subvention et réduire encore plus nos prix de vente pour affronter cette concurrence. Cette concurrence est très grave pour nous pour d'autres raisons que celle du transport. C'est que, dans notre région, nous essayons de produire de grandes quantités de bois de construction en utilisant des essences plus ou moins inférieures à celles qu'ils ont là-bas. Nos arbres sont plus petits. Nous avons du pin blanc alors qu'ils ont l'épinette de l'Ouest, le sapin et d'autres essences. Puis nos frais de production sont très élevés parce que nous utilisons un arbre à rendement moindre, qui est plus petit. De plus, notre industrie du bois de construction est plus petite actuellement, car nous sommes à peu près entièrement limités à notre marché local, ce qui restreint notre production.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je le comprends et je voudrais faire observer que nous discutons d'une augmentation des taux de transport de catégories et de produits spécialement désignés, où il n'y a pas de concurrence, et qu'il n'existe pas de vraie comparaison avec les taux de concurrence. Cela s'applique à plusieurs industries dans tout le pays. Il s'agit ici d'une réduction de taux pour catégories et marchandises sans concurrence et c'est d'une augmentation de ces taux que nous discutons.

Le PRÉSIDENT: Nous remercions M. Styffe et M. Charnock de l'excellent mémoire qu'ils ont présenté au nom du nord-ouest de l'Ontario.

Nous n'avons qu'un sténographe ce matin. J'hésite à interrompre la séance à cause du mal que nous avons à obtenir le nombre requis. Cependant, je crois qu'une interruption de cinq minutes est nécessaire pour lui permettre de respirer, car il doit assurer le compte rendu de toute la séance ce matin. Immédiatement après, nous entendrons M. Arthur Mauro, avocat du Manitoba.

M. CHARNOCK: On me permettra de remercier les membres du Comité de l'indulgente attention qu'ils nous ont accordée, à M. Styffe et à moi. Vous avez posé des questions auxquelles il était peut-être un peu difficile de répondre, mais vous l'avez fait avec gentillesse et je désire vous remercier.

—Interruption.

Le PRÉSIDENT: Allons, messieurs, nous sommes prêts à continuer. Nous allons maintenant appeler M. Arthur Mauro, avocat du gouvernement du Manitoba.

M. ARTHUR MAURO (*avocat du gouvernement du Manitoba*): Monsieur le président et messieurs, au début, nous n'avions pas l'intention de faire des observations au Comité. Nos instructions étaient d'assister aux séances et de suivre les délibérations pendant l'étude de ce bill. Il est inutile de dire que le gouvernement de la province du Manitoba approuve cette subvention provisoire et, comme je l'ai dit, nous n'étions venus ici que pour observer et veiller jusqu'à l'adoption de ce bill. Par malheur ou par bonheur, je ne sais trop, nous étions présents aussi quand M. Magee a présenté son mémoire au nom des Associations des camionneurs du Canada et je me sens tenu en conscience de faire certaines remarques, afin que beaucoup des membres qui n'étaient pas au courant de tous les faits ne terminent pas cette étude en possédant seulement les faits dénaturés qu'a présentés mon excellent ami, M. Magee.

J'ai discuté avec M. Magee depuis qu'il a présenté son mémoire, et je veux au moins inscrire au compte rendu certains commentaires et certaines autres façons d'envisager ce problème du transport au Canada.

En somme, les camionneurs disent dans leur mémoire qu'ils sont opposés en principe à la subvention et, deuxièmement, que les injustices invoquées dans le cas des taux de transport sont plus imaginaires que réelles.