

On a commencé par leur appliquer l'augmentation. Non, je ne peux pas dire cela. En réalité, il y a des catégories de taux de concurrence auxquelles on n'a appliqué aucune augmentation, ni même cherché à le faire.

Ils sont allés dans l'Ouest il y a deux ans et ont appliqué sur les marchandises expédiées de Winnipeg des taux de concurrence très bas, les taux dits de stimulation, le stimulant étant le désir de reprendre une partie du trafic que les camions leur avaient enlevé. Ils ont établi des taux très bas et ils n'ont pas tenté d'appliquer à ces taux la moindre partie de l'augmentation de 17 p. 100. La concurrence était telle qu'ils ne pouvaient pas le faire.

Je passe maintenant aux taxes convenues. Sur ce document, ils représentent 11 $\frac{3}{4}$ p. 100 des revenus et la proportion est maintenant montée. Ces taux subissent... Et cela est amusant. J'ai calculé le pourcentage afin d'avoir le plaisir de le contempler. Les taxes convenues vont subir 1.75 p. 100 de l'augmentation et c'est uniquement parce que, dans quelques contrats, une majoration égale à toute augmentation autorisée se trouve prévue. Dans son cas, le National-Canadien estime qu'il obtiendra 0.8 p. 100 de l'augmentation des taxes convenues. Alors, à toute fin pratique, les taxes convenues échappent à l'augmentation.

Puis nous arrivons au cœur de la structure des tarifs-marchandises, ce qu'on appelle "tout autre trafic-marchandises" dans la documentation des chemins de fer. Ce sont les taux normaux de catégories et de produits désignés, les taux sans concurrence qui font l'objet de ce bill. A l'époque du document 58-22, ces taux fournissaient 32 p. 100 des revenus. C'est là le trafic qui, au dire des chemins de fer, doit fournir les trois quarts de l'augmentation.

Faut-il s'étonner que ces provinces dont "l'émotion" est si facile prétendent qu'il est grand temps que cela cesse tout à fait? J'ai l'audace de croire que nous avons présenté une assez bonne cause au gouvernement fédéral et j'irai plus loin, mais c'est une opinion personnelle: s'il n'y avait pas eu la menace d'une grève pour le lundi matin suivant, aucune partie de cette augmentation de 17 p. 100 n'aurait été appliquée. Le gouvernement nous aurait donné raison. Mais évidemment, il ne pouvait pas le faire. M. Mann l'a fait observer à la fin de son exposé. Nous n'étions pas allés là pour demander au gouvernement de ne pas donner aux cheminots les salaires qu'ils demandaient. Je crois qu'il a parfaitement compris ce que nous disions.

M. Magee prétend qu'il n'y a aucune anomalie dans la structure des tarifs-marchandises. Oh je pourrais parler beaucoup plus longtemps et vous lasser. Je me contente de vous donner quelques exemples. Je me demande si M. Magee croit qu'il y a une anomalie quand un cultivateur de l'Alberta constate que le prix du transport de sa machinerie agricole a monté de 157 p. 100 depuis avril 1948, alors que le cultivateur de l'Ontario, achetant des mêmes manufacturiers aux États-Unis, a vu son prix de transport monter de 112 p. 100 seulement, car, voyez-vous, il importe sa machinerie en jouissant de l'un de ces taux internationaux à facteur unique pour envois directs.

Ce sont les taux dont les chemins de fer se partagent les revenus. Ces taux sont conjoints; ce sont les taux généraux à facteur unique pour les envois directs. Ces taux subissent les augmentations américaines, mais non les augmentations canadiennes. Je vous présente le cas de ces deux cultivateurs et je vous demande s'il s'agit d'une anomalie dans la structure des tarifs-marchandises. Une fabrique de tuyaux, à Edmonton, doit payer \$1.81 pour le transport de l'acier ondulé qu'elle utilise pour fabriquer ses tuyaux, et une fabrique située à Port-Mann, en Colombie-Britannique, paie 95¢ pour le transport de l'acier qu'elle achète de la même aciérie. Puis les chemins de fer vont demander une augmentation de taux à la Commission et la fabrique d'Edmonton doit payer 17 p. 100 de plus, tandis que la fabrique de Port-Mann ne subit aucune augmentation parce qu'elle a une taxe convenue. Je dis que cela est une anomalie dans la structure des tarifs-marchandises. Mais M. Magee prétend que c'est seulement de l'émotion trop facile et qu'il n'y a aucune anomalie dans la structure des tarifs-marchandises.