

en plaisantant, que je me suis entendu appeler "S-t-i-f-e" et "S-t-i-f-f". Sachez que c'est "S-t-i-f-f", mais de nom seulement. J'espère qu'en écoutant ce que j'ai à dire vous constaterez que je suis rigide (*stiff*) de nom seulement.

Dans le mémoire dont il vient de donner lecture, M. Charnock a clairement exposé le cas de la région située à la tête des lacs et je n'ai pas l'intention de m'étendre sur ce qu'il a dit. Il est expert en matière de trafic. Quant à moi, je tiens compte seulement des effets des taux de transport sur nos propres affaires, et sur les affaires des autres dans la région du nord-ouest en général.

Je crois, comme vous l'a dit M. Charnock, que le nord-ouest de l'Ontario est grand producteur de matières premières, bois à pâte ou produits minéraux. Le transport par rail ou autrement de ces produits constitue à lui seul une industrie dont nous dépendons et, naturellement, nous sommes très sensibles à toute augmentation de frais qui ralentit l'écoulement, la vente et la fabrication de ces dérivés de la pâte de bois. Nous avons été très éprouvés et la preuve en est peut-être que, depuis dix mois, le nord-ouest de l'Ontario a probablement souffert autant du chômage que toute autre partie du Canada.

Il serait stupide de prétendre que la situation difficile où nous nous trouvons est entièrement due aux taux ferroviaires. Mais les taux ferroviaires y ont contribué car, comme je viens de le dire, nous dépendons beaucoup du transport de ces matières premières, qu'elles soient envoyées vers les usines de transformation ou exportées hors de la région, au Canada même ou à l'étranger.

Je veux vous donner seulement un ou deux petits exemples concrets de ce qui s'est produit. Dans notre propre entreprise, nous sommes à un endroit où, avant 1948, nous avions un taux de transport de $8\frac{1}{2}\text{¢}$ le cent livres. A l'époque, nous payions sur 4,500 livres (en passant, c'était du bois de pin à papier) mais la pesanteur convenue était de 4,300 livres. Je me servirai de ce dernier chiffre dans l'exemple très simple que je désire donner.

Au taux de $8\frac{1}{2}\text{¢}$ avant 1948, le transport du bois sur une distance d'environ 175 milles coûtait \$3.65 la corde. Les augmentations survenues depuis 1948 avaient porté le taux à 19¢ le cent livres avant la dernière augmentation de 17 p. 100.

Au taux de 19¢, pour transporter le bois à l'endroit dont je parle, il en coûtait \$8.17. Quiconque connaît un peu l'industrie du bois à pâte se rend compte qu'une augmentation de près de \$5 la corde dans les frais de transport seulement, et seulement, sur la distance que j'ai mentionnée, est extrêmement grave.

Le 1er décembre dernier, l'augmentation de 17 p. 100 a été mise en vigueur. Le taux est alors passé à 22¢ et le prix du transport d'une corde de bois au même endroit est monté à \$9.46. Donc, de 1946 à 1958, l'augmentation a été de près de \$6 la corde. Mais ce qui nous inquiète le plus, c'est que la dernière augmentation de 17 p. 100 équivalait à 3¢ de plus le cent livres. Vous dites que c'est seulement 17 p. 100; mais, si vous vous reportez au taux initial de $8\frac{1}{2}\text{¢}$ quelques années auparavant et si vous considérez ces 3¢ comme ajoutés aux $8\frac{1}{2}\text{¢}$, l'augmentation de 17 p. 100 devient en réalité une augmentation de 35 p. 100 du taux que nous avions il n'y a pas bien des années.

Envisagée ainsi, l'augmentation devient alarmante, car je suis certain que les affaires étaient bonnes et que la prospérité était grande en 1946. Si on nous avait dit à cette époque que le taux augmenterait de 35 p. 100, la plupart d'entre nous auraient été véritablement alarmés.

Qu'est-il arrivé à notre prix de vente? En réalité, le prix de vente a diminué depuis deux ou trois ans. Chez nous, comme beaucoup d'autres entreprises auraient pu le faire, nous avons attentivement étudié la situation et le seul moyen d'exister