

Comme d'autres expéditeurs, nous n'avons pas d'objection à ce qu'on s'efforce d'abaisser les taux de transport à aucun des points intermédiaires. Nous estimons donc que les taux de concurrence transcontinentaux devraient s'appliquer aux points intermédiaires, mais advenant que les voituriers réclament d'être dégagés de l'application de ce tarif, ils devraient en être dégagés à la suite d'une demande présentée à la Commission des transports, et non par une disposition législative comme cet article l'exigerait.

L'Association préconise donc le recours à la méthode employée aux États-Unis en vertu de l'*Interstate Commerce Commission Act*. On y réfère, je crois, à titre d'aide en vertu de l'article quatre. Elle dit en outre:

Sur demande faite à la Commission des transports, ces voituriers publics peuvent, en certains cas spéciaux qui ont fait l'objet d'une enquête, être autorisés par la Commission à exiger un taux moins élevé pour les longs que pour les courts trajets en ce qui concerne le transport des voyageurs ou des biens.

On nous a démontré l'autre jour qu'aux États-Unis le transport se pratiquait à des taux pas plus élevés que les taux transcontinentaux. Nous constatons que cette affirmation est erronée, car nous trouvons dans cette loi américaine une disposition à l'effet que les voituriers peuvent adresser à l'*I.C.C.*, s'ils le désirent, un relèvement du taux applicable à un point intermédiaire. Ce principe, je crois, a été soutenu par la *Canadian Industrial Traffic League*, et je vais vous dire que la recommandation de cet organisme à l'égard de l'article en question m'a fort impressionné. J'ajouterai qu'il est regrettable que ces gens n'aient pas été invités à témoigner devant le Comité et à venir expliquer leur mémoire. Après tout, ces gens-là font toutes leurs affaires par chemins de fer et, à mon sens, ils nous ont donné un mémoire à la fois impartial et très au point.

Voici ce que dit à cet égard le *Board of Trade* de Toronto:

À notre avis, les chemins de fer devraient être libres de faire face à toute concurrence, réelle ou possible, en matière de transport vers le littoral du Pacifique, sans avoir à réduire leurs taux de transport des marchandises au territoire intermédiaire.

La *Canadian Fruit Wholesalers' Association* fait cette remarque:

Quant à l'article 332B, qui traite des taux transcontinentaux, il se peut que nous n'y prenions pour le moment qu'un intérêt spéculatif, mais il nous semble que le principe d'un pourcentage comme celui qui est proposé aggraverait la rigidité du régime tarifaire. En outre, il est possible que de nouvelles circonstances exigent l'application de ce même principe à d'autres taux de concurrence.

On peut dire, par conséquent, qu'il existe actuellement dans le pays un vaste courant d'opinion—et j'estime que cette opinion est éclairée—contraire à cet article 332B. Nous en craignons les répercussions sur la côte du Pacifique et nous sommes d'avis, monsieur, que si nous sommes perdants sur cette question des taux transcontinentaux, l'Alberta et la Saskatchewan le seront également. Voilà ce que nous avons à dire.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous prendre le vote à présent?

M. JOHNSTON: J'ai un mot à dire. Soyez tranquille, je ne serai pas long.

Je pense que le Comité est suffisamment renseigné sur l'attitude prise par l'Alberta à l'égard de ces projets de loi. Il est cependant une déclaration erronée qui doit être corrigée. On a déclaré à deux ou trois reprises ici même qu'aucune province n'a mentionné cette règle de $1\frac{1}{3}$ devant la Commission royale. Cela n'est pas exact. À vrai dire, l'Alberta a exposé très clairement à la Commission royale la nécessité d'établir une parité. Cela ne correspond pas à la règle de $1\frac{1}{3}$, mais nous croyons avoir droit à un traitement paritaire.