

Les provinces à l'est de l'Alberta profiteront également de la proposition exposée ci-dessus, puisque le tarif maximum de transport à tous les points situés entre le point d'origine et le littoral du Pacifique n'excéderait pas le plafond de $133\frac{1}{3}$ p. 100 du tarif transcontinental.

J'appuie le présent article parce que j'estime que les taux transcontinentaux seront maintenus et parce qu'à mon sens cette disposition est favorable à la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à prendre le vote ?

M. LAING: Monsieur le président, avant de continuer j'aimerais vous démontrer qu'un grand nombre de gens au Canada s'inquiètent à ce sujet; les exposés qui ont été présentés aujourd'hui en sont un témoignage.

Nous avons reçu un exposé de faits de la *Federated Shippers Association* de Colombie-Britannique. Il s'agit ici d'expéditeurs fédérés qui utilisent les chemins de fer pour transporter annuellement plus de 20 millions de dollars en fruits. Ces gens ne prient pas du tout l'article 332B. Leur mécontentement provient en grande partie de l'établissement de zones et cela les irrite plus que tout autre chose.

Le *Board of Trade* de Vancouver, comptant 2,500 membres représentant la plupart des industries de Vancouver, déclare ce qui suit:

Advenant l'abolition des taux transcontinentaux, le plan de la Commission royale connaîtrait un échec: en effet, les taux actuels seraient mis en vigueur aux points intermédiaires, cependant que Vancouver et d'autres localités du littoral se trouveraient plus lourdement imposés.

Voilà une question que je désire éclaircir pour mes amis de l'Alberta et de la Saskatchewan, car je crains qu'ils n'oublient le fait que tout avantage dont ils peuvent bénéficier repose nettement sur le maintien des taux transcontinentaux. Ces taux disparaissant, la règle du un et un tiers n'est aucunement profitable.

Je vois qu'à la page 33 du fascicule n° 5 M. Evans nous a avertis que le tarif transcontinental ne s'appliquerait pas au fer et à l'acier. C'est ainsi que j'interprète ses paroles. Il affirme que nous aurons un régime de bas tarif des marchandises, lequel ne nous causera pas beaucoup de tort.

Les marchandises que l'on achemine vers le littoral du Pacifique et qui nous intéressent particulièrement au point de vue transcontinental sont les importantes marchandises qui retiennent l'attention de l'Alberta et de la Saskatchewan au point de vue tarif intermédiaire; ces denrées souffriront réellement de la suppression des taux transcontinentaux.

Le PRÉSIDENT: Vous vous êtes déjà servi de cet argument, monsieur Laing.

M. LAING: Une bonne thèse peut souffrir répétition, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Nous avons pourtant beaucoup d'autre besogne à abattre.

M. LAING: La *Canadian Manufacturers' Association* dit ceci:

On verra donc qu'en vertu de la mesure législative proposée le trafic provenant de l'est et destiné à des points ferroviaires de l'intérieur de la Colombie-Britannique sera traité de différentes façons, selon des circonstances plus ou moins fortuites comme la question de savoir si, à l'heure actuelle, on a publié une taxe de concurrence valable à partir du territoire de l'est jusqu'à tels points de destination à l'intérieur de la Colombie-Britannique.

Voilà encore une fois un argument sur la nécessité de conserver les taux transcontinentaux.

Le *Board of Trade* de Montréal, qui s'intéresse à l'Ouest parce que cette région fournit un débouché à ses membres, dit ceci: