

[Text]

tion is subject to a much higher domestic scale.

This rate differential is allowed in the wording of Section 50 sub-section 328(2) of the National Transportation Act. I do not think I have to read this out, Mr. Chairman, as it is spelled out in the Act.

On the contrary, all grains regardless of the destination or use move from the prairie region to the Port Arthur—Fort William elevators at export—Crow's Nest—rates.

Since the introduction of freight assistance on feed grains we have seen countless changes regarding rates, destination zones, origin zones, mode of transport as well as several others. These never ending changes have retarded the growth of the agricultural industry in B.C.

It is most difficult for a producer to plan with any degree of certainty when significant changes in his cost of production may occur at any time.

The identical facilities are used in the transmission of both export and domestic grains. Indeed, in many instances grain is shipped to the port of Vancouver, deposited in elevators there, then in turn purchased by domestic users, whereupon the railroads are paid the rate differential between export and domestic rates. Under such circumstances the carrier is not aware of any difference between export and domestic shipments.

There are two points introduced in Section I of the National Transportation Act which appear to apply to this argument:

(d) each mode of transport, so far as practicable, carries traffic to or from any point in Canada under tolls and conditions that do not constitute

(i) an unfair disadvantage in respect of any such traffic beyond that disadvantage inherent in the location or volume of the traffic, the scale of operation connected therewith or the type of traffic or service involved, or

(ii) an undue obstacle to the interchange of commodities between points in Canada or unreasonable discouragement to the development of primary or secondary industries or to export trade in or from

[Interpretation]

céréales destinées à l'usage local font l'objet d'un tarif beaucoup plus élevé. Cela se fait en vertu de l'alinéa 2 du paragraphe 328 de la *Loi nationale sur les transports*. Je ne crois pas devoir vous en donner lecture, monsieur le président, vu que le texte de la loi est explicite.

Au contraire, quelle que soit leur destination ou leur usage, toutes les céréales partant des Prairies pour se rendre aux élévateurs de Port-Arthur et Fort-William sont assujettis aux taux de Crow's Nest.

Depuis qu'on a établi l'aide relative aux céréales de provende, il y a eu de nombreux changements quant aux taux, aux zones de destination et de départ, aux modes de transport et d'autres encore. Ces changements sans fin ont ralenti le progrès de l'agriculture en Colombie-Britannique.

Il est très difficile pour le producteur de planifier avec certitude quand des changements importants dans le coût de la production peuvent se produire à tout moment.

Les mêmes services sont employés pour les expéditions de céréales au Canada et à l'extérieur. En fait, les céréales sont souvent expédiées à Vancouver et emmagasinées là, puis achetées par des usagers locaux; les chemins de fer reçoivent alors la différence des taux. Dans ces cas, le transporteur ne connaît pas la différence entre les expéditions d'exportation et les expéditions au pays.

Il y a deux points de l'article I de la *Loi nationale sur les transports* qui semblent toucher à ceci:

d) Chaque mode de transport, dans la mesure du possible, qui achemine des marchandises à destination ou en provenance de n'importe quel point du Canada, en vertu du tarif et des conditions qui ne constituent pas

(i) un désavantage injuste à l'égard de ce trafic en plus du désavantage inhérent à l'endroit ou au volume de trafic, l'échelle des opérations connexes ou le type de trafic ou de service en cause, ou

(ii) un obstacle indu à l'échange des denrées entre différents points du Canada ou un découragement irraisonné au développement des industries primaires ou secondaires ou pour exporter le com-