

M. GREEN: En fait, il existe une autre excellente raison pour laquelle le *Board of Trade* de Toronto prend cette position; c'est parce qu'il traite avec les gens du littoral du Pacifique où Toronto trouve de très gros marchés.

M. HELME: Il a des débouchés aussi importants en Saskatchewan et en Alberta?

M. GREEN: Oh! oui, il est censé y avoir des marchés très importants.

M. MUTCH: Nous payons tous tribut.

M. GREEN:

“C'est un fait connu que les taux transcontinentaux de concurrence n'ont été établis que parce que les chemins de fer devaient faire face à une concurrence effective ou possible.”

Les membres du comité ne devraient pas s'imaginer que les taux transcontinentaux de concurrence ont été établis pour nous faire plaisir à nous de la Colombie-Britannique. Ils l'ont été dans l'intérêt des chemins de fer.

“Il est donc raisonnable de conclure que si les chemins de fer se voient forcés d'étendre les avantages de ces taux à des localités où la concurrence ne joue pas, il sera posé, de ce fait, un principe qui, croyons-nous, aura une influence défavorable sur la publication future de pareils taux”.

Comme cela est bien vrai! Quelle sera l'attitude des chemins de fer, à l'avenir, lorsqu'il s'agira d'établir de nouveaux taux de concurrence? Ils hésiteront longtemps avant de nous donner de nouveaux taux transcontinentaux, et cela tout simplement parce qu'ils se heurteront à ce nouveau principe posé dans l'article 332B.

On imagine difficilement que les compagnies ferroviaires soient désireuses de publier ou de maintenir, quant au transport en direction du littoral du Pacifique, des taux élaborés selon la formule des taxes de concurrence si une mesure législative les oblige à réduire leurs prix à l'égard des mêmes denrées voyageant en direction de l'intérieur et de localités des Prairies où la concurrence est inexistante. Il est possible qu'en pareille occurrence les chemins de fer aient à reconsidérer leur position en ce qui touche ces prix et l'on peut concevoir alors qu'ils en soient réduits à abolir leurs taux transcontinentaux et probablement aussi à reviser la méthode actuelle de publication des taux concurrentiels à la lumière des conséquences possibles qu'une telle mesure peut entraîner à l'endroit de ces taux en général.

Je désirerais lire un extrait de l'exposé de la *Canadian Industrial Traffic League* concernant ledit article 332B.

À la page 8 de l'exposé, je relève ce qui suit:

Article 332B

Cet article s'attaque à la solution du problème d'appliquer d'une manière ou d'une autre les taux transcontinentaux de concurrence aux points du territoire intermédiaire.

Nous sommes pleinement au courant des arguments qui sont exposés aux pages 107 à 114 du rapport de la Commission royale des transports.

Bien que nous désapprouvions cet article, nous tenons à souligner que nous ne sommes pas hostiles à l'idée de remédier dans une certaine mesure au traitement de défaveur dont les habitants des points intermédiaires estiment souffrir par suite de tel ou tel desdits taux transcontinentaux.

C'est surtout le paragraphe 2b) qui nous cause des inquiétudes, en ce qu'il stipulerait que les taux à partir ou à destination du territoire intermédiaire ne pourraient pas dépasser les taux transcontinentaux