

Nous estimons que l'article 332B aura des conséquences funestes sur l'industrie établie ainsi que sur le mécanisme des échanges et du marché dans le Manitoba et que nous devrions nous occuper bien davantage de ce problème particulier avant de consentir à apporter le moindre changement à la loi en y incorporant l'article 332B.

Pour reprendre les paroles que prononçait le ministre ce matin, dans son ensemble, le projet de loi est un bill de péréquation. Cela m'a semblé en être un bon résumé et je l'ai reproduit du bill n° 12 que j'ai devant moi. Bref, si c'est bien une péréquation, n'allons pas imposer au Manitoba une mesure susceptible d'y provoquer le déséquilibre lorsque nous établirons un mode de péréquation général à travers le Canada.

M. ARGUE: Monsieur le président, je n'ai que quelques mots à dire au sujet de l'article en question. J'approuve cet article, car je crois que la province de la Saskatchewan y trouvera son profit, et, à mon avis, c'est parfaitement exact de prétendre, comme on l'a dit à plusieurs reprises devant le Comité, que la formule du $1\frac{1}{3}$ est une mesure d'accommodement. À mon sens, cette formule redressera dans une certaine mesure l'anomalie qui, dans le passé, a obligé des villes comme Edmonton et Calgary à payer des taux de transport deux fois plus élevés qu'à Vancouver.

S'il m'était donné de faire quelque chose à l'égard de cet article de loi, j'aimerais voir la formule du 1 et $\frac{1}{3}$ disparaître afin d'obtenir la parité des taux et je crois qu'un jour viendra où le Canada suivra l'exemple de l'*Interstate Commerce Commission* et n'élèvera pas les taux intermédiaires au-dessus des taux transcontinentaux. Mais comme la Commission royale a étudié cette question à fond et accepté un accommodement équitable, je n'exigerai certainement pas qu'on apporte un changement à cette disposition.

On a dit que ce nouvel article 332B sacrifie le principe de péréquation. Eh! bien, cela ne serait peut-être pas de la péréquation, mais il me semble que ce serait beaucoup plus juste d'établir un plafond des taux partout dans l'Ouest que de laisser les taux à leurs niveaux actuels.

Je crois que la crainte exprimée par la Chambre de commerce de Vancouver et les députés qui représentent les comtés de la région de Vancouver n'est pas tout à fait fondée. La concurrence provenant des chemins de fer américains et des compagnies de navigation aura pour effet de maintenir les tarifs transcontinentaux. Si le Comité veut bien se reporter à la page 111 du rapport de la Commission royale, il verra que les commissaires eux aussi abondaient dans ce sens. Je cite l'avant-dernier paragraphe, que voici:

“Tant que la concurrence existera, les chemins de fer devraient être autorisés à l'affronter. Mais lorsque cette attitude crée des anomalies de la nature indiquée ci-dessus et cause des griefs si persistants, il est désirable de trouver une solution qui permettra aux chemins de fer de soutenir la concurrence, tout en abolissant les anomalies ou du moins en en faisant disparaître la plupart.”

Les membres de la Commission royale avaient l'impression que la formule du $1\frac{1}{3}$ permettrait aux chemins de fer de soutenir la concurrence tout en supprimant les anomalies signalées à la page 112 du rapport de la Commission royale, à la faveur desquelles les tarifs de transport à Edmonton et Calgary ainsi qu'à d'autres points, ont parfois été jusqu'au double de ceux qui ont cours à Vancouver.

Je suis d'accord avec le mémoire déposé par la Saskatchewan, à savoir que cette formule présente des avantages. Je crois qu'elle favorise la Saskatchewan. Un représentant de la Colombie-Britannique a dit qu'elle ne serait pas très avantageuse pour la Saskatchewan. Je crois que le calcul détaillé n'est pas tel qu'on l'a représenté, principalement dans le Canada central, mais le détail des taux prévus par cette disposition viendra beaucoup plus tôt. À la page 113 du rapport de la Commission royale, on lit ce qui suit: