

quièmes de la population—habitent la région où les taux transcontinentaux sont actuellement en vigueur.

M. LAING: Le trajet de retour va-t-il être atteint lui aussi?

M. GREEN: Les autres s'en ressentiront dans une certaine mesure à cause du trajet de retour. M'est avis qu'ils s'en ressentiront autant.

M. LAING: Pas autant qu'en Alberta.

M. GREEN: Non.

J'aborde maintenant un autre point en ce qui concerne l'article 332B. À l'égard de ces marchandises, M. Glover me dit que la ligne de démarcation, pour 13 p. 100 de ces articles, se situe entre Winnipeg et Fort-William. Il y aura un taux uniforme pour toute la région qui renferme les points situés entre Winnipeg et Fort-William, et cela sur toute la ligne jusqu'en Colombie-Britannique. Vingt-six pour cent des endroits situés entre Brandon et Winnipeg; 46 p. 100 entre Regina et Brandon; et 63 p. 100 entre Saskatoon et Regina.

M. WHITESIDE: Cela fait environ 125 p. 100.

M. GREEN: Je suppose que cela devrait être Calgary et Regina. Le quatrième point c'est que cet article 332B ne concorde pas du tout avec le programme de tarif de transport tel qu'on l'a annoncé. Il ne cadre pas du tout avec le soi-disant programme de péréquation. Vous avez là une règle générale de principe que nous admettons tous et un programme général élaboré pour les tarifs de concurrence, les taux de concurrence, et, d'autre part, voici une exception flagrante à la règle générale. Ce point a été réglé et, tout d'abord, je désirerais vous citer un extrait de l'exposé de la Chambre de commerce de Toronto. À la page 6, où il est question de l'article 332B, je relève ce qui suit:

Article 332B (2a) Taxes maximums sur le transport en direction et en provenance du territoire intermédiaire.

Le *Board* met en doute l'opportunité d'introduire dans nos statuts les modalités prévues dans l'amendement proposé. À son 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 taxes visant le trafic en direction du territoire intermédiaire. C'est grâce uniquement à cette liberté d'action qu'ils peuvent préserver leur revenu et aider en même temps les producteurs canadiens à soutenir la compétition étrangère sur la côte du Pacifique. Dans ses conclusions relatives au problème général des taxes de concurrence, la Commission royale formule à la page 95 de son rapport le principe suivant:

Les chemins de fer devraient avoir le droit de faire face à la concurrence et, après avoir décidé d'établir des taux de concurrence dans une région, ils ne devraient pas être légalement forcés de les appliquer à d'autres régions où la concurrence entre voituriers n'existe pas.

Le PRÉSIDENT: Il est clair, à la lecture de l'exposé, monsieur Green, que, d'après le *Board of Trade* de Toronto, toute perte subie par les chemins de fer par suite de la réduction des taux en Alberta, se produira également dans la province d'Ontario.

M. GREEN: Non, cet organisme ne prétend pas cela.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi se mêle-t-il de cette affaire?

M. GREEN: Peut-être ces gens cherchent-ils simplement à donner, comme de bons Canadiens, une juste idée du bill.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'ils représentent le *Board of Trade* de Toronto.

M. GREEN: J'estime qu'ils se montrent impartiaux.

M. MUTCH: Pour une fois, il est possible qu'ils se placent au point de vue national.