

ayant déjà exposé certains aspects de la question, et je tiens à déclarer que nous ne désirons pas nous trouver dans la fâcheuse position d'avoir à soutenir une controverse contre l'Alberta, mais, malheureusement nous y sommes contraints par l'article de loi en question. Il existe une corrélation dans l'économie des provinces des Prairies, et nous comptons beaucoup sur l'Alberta pour l'obtention de certains de ses produits. Nous ne voulons pas nous exposer à voir notre économie désaxée par suite d'un changement inopportun, de l'avis des représentants du Manitoba, dans la structure tarifaire des transports. D'ailleurs, les mémoires déjà soumis ont montré que l'économie au Manitoba s'en trouverait atteinte.

J'ai cru tout d'abord que cet article de loi visait un si petit nombre de taux que nous ne devions pas trop nous y attarder, mais à mesure que nous entendions des témoignages, nous comprenions que même si seulement quelques taux étaient visés, le mouvement du trafic était intense, et notamment pour l'acier, nous avons constaté que cet article de loi aurait un effet très grave sur ce produit.

Je me suis donné la peine de faire un relevé sommaire de la situation de l'acier et de nos manufactures au Manitoba et j'ai consulté l'annuaire du Canada de 1951, qui, malheureusement, donne les chiffres de 1947. Évidemment, ces chiffres sont un peu anciens, et, cependant, j'ai découvert qu'au Manitoba, 10,000 personnes sont engagées dans l'industrie de l'acier, c'est-à-dire la production et la distribution des produits de l'acier, que la production annuelle se chiffre par quelque 55 millions de dollars, et les relevés récents de la situation industrielle au Manitoba révèlent de grands progrès dans l'industrie. À preuve, l'une des dernières usines construites à Winnipeg est évaluée à \$500,000.

Mais si les taux de transport de l'acier et de ses produits sont défavorablement atteints dans cette province, comme la chose a été démontrée sans l'ombre d'un doute, la province du Manitoba ainsi que la ville de Winnipeg qui, avec sa banlieue, renferme la moitié de la population de toute la province, s'en ressentiront inévitablement. Le Manitoba compte présentement 770,000 habitants, dont la moitié sont établis dans le voisinage de Winnipeg, et la mise en valeur de nos ressources industrielles est de toute première importance pour nous à l'heure actuelle. Nos industries produisent plus annuellement que notre agriculture et, naturellement, le moindre obstacle à notre expansion industrielle ne saurait nous laisser indifférents.

C'est parce que l'article 332B entravera notre essor industriel que le Manitoba et Winnipeg s'élèvent contre cette mesure. C'est M. Mutch, je crois, qui disait il y a deux ou trois jours que le Manitoba se trouverait vraisemblablement pris entre deux feux dans ce conflit. Eh! bien, géographiquement, nous sommes au milieu et nous ne voulons pas nous faire coincer. Si l'article 332B est approuvé tel quel et s'il s'ensuit une situation qui permettra aux régions situées à l'ouest de Winnipeg de bénéficier à l'égard de l'acier du même taux de transport que celui de Winnipeg, naturellement, nous nous trouverions gravement désavantagés tant du point de vue du fabricant et du producteur de l'Est que du fabricant et producteur éventuels de l'Alberta.

Pour conclure—car je ne veux pas prendre une trop grande part du temps du Comité—qu'il me soit permis de signaler qu'au chapitre "Péréquation" du rapport de la Commission royale, alinéa 5, page 141, il est dit ce qui suit:

"Le but de la péréquation ne peut être atteint qu'après une étude approfondie de la part des chemins de fer et de la Commission des transports. Sans doute, plusieurs problèmes sérieux sont en cause, par exemple, les conséquences possibles de ces propositions sur les recettes des chemins de fer..."

Puis, il y a ce passage, que je voudrais souligner:

"... (sur) les industries établies et le mécanisme des échanges et du marché. Toutes ces considérations sont d'une haute importance."