

dans l'Ouest. Dans l'Est aussi bien que dans l'Ouest du Canada, on s'en prendra probablement à la structure des tarifs concurrentiels du transport des marchandises, et il pourrait bien arriver que les tarifs de l'Est soient atteints.

Enfin, je désirerais que le Comité comprenne que je ne cherche pas à discuter pour l'amour de discuter; au contraire je suis très sérieux. Nous avons avec plaisir donné notre appui aux représentants des Maritimes, afin qu'ils puissent obtenir la protection qu'ils étaient en droit d'attendre sous le régime de la Loi, et je leur demande aujourd'hui ainsi qu'aux représentants de toutes les autres provinces, y compris ceux de l'Alberta, de nous accorder le même appui. On peut, je crois, régler cette difficulté d'une autre façon; le problème peut être résolu d'une autre manière, mais la solution ne se trouve pas dans l'article 332B. Cela peut leur sembler bon aujourd'hui, mais cet article ne règle pas leur problème du tout, et il faudra consacrer plus de temps à l'étude de leur situation, en vue de trouver quelque autre méthode d'aborder ce problème. J'ai l'audace d'insister auprès du Comité pour recommander d'examiner la question sous un angle tout à fait nouveau, et de rejeter l'article 332B.

M. CHURCHILL: Monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots sur le sujet, et j'essaierai d'être bref, car la question a été étudiée assez à fond par les représentants de la Colombie-Britannique, et, ici et là au cours de nos délibérations, M. Mutch a exposé la position du Manitoba. Je tiens à exprimer mon opinion sur ce sujet, car je ne voudrais pas qu'on interprète plus tard mon silence comme une approbation de l'article 332B. Je n'approuve pas cet article et je désire exposer les raisons de mon opposition.

Je ne suis pas un expert en la matière, et, du reste, le Comité ne semble compter aucun expert dans son sein, mais après avoir entendu les témoignages et pris connaissance de tous les documents déposés devant le Comité, je suis arrivé à la conclusion que cet article n'est pas fondé, à la différence des autres articles du projet de loi. Au cours de notre étude, on a soulevé des questions très pertinentes à l'égard des autres articles du bill, et il a été dit, je crois, que cette mesure législative est conçue pour donner suite aux recommandations faites par la Commission royale après une enquête très poussée. Je ne crois pas qu'on puisse en dire autant de l'article en question, car, même si cet article est basé sur une recommandation émanant de la Commission royale, il ne nous a été donné aucune preuve que la Commission royale a effectué à ce sujet une enquête minutieuse et définitive.

Je vous renvoie aux déclarations faites sur le sujet par l'avocat du Manitoba; à la page 9 du fascicule n° 4, je lis ce qui suit:

“Remarquons d'abord que la recommandation de la Commission royale Turgeon (p. 112 du rapport) dont s'inspire vraisemblablement le présent article, n'a été appuyée par aucune des personnes ou délégations qui ont comparu devant la Commission. Les chemins de fer ne l'ont pas jugée sage du point de vue tarification. Les provinces et autres groupements intéressés n'y ont vu aucun avantage sous le double rapport tarifaire et économique. Bref, la formule du $1\frac{1}{3}$ est née d'un principe purement arbitraire, et n'a reçu l'appui d'aucun des témoins entendus par la Commission Turgeon.

À mon avis, si les provinces avaient su qu'une solution semblable, comportant de telles dispositions, serait offerte, elles auraient fait des représentations énergiques. Le Comité se trouve maintenant dans la position d'avoir à écouter les doléances qui, dans d'autres circonstances, auraient été présentées à la Commission royale, et, au risque de me répéter, je désire rappeler au Comité que les représentants du Manitoba, tant M. Shepard que M. Fillmore, ont signalé la violation de principe dont il s'agit et qu'ils n'admettaient pas.

J'en viens maintenant à cet autre point de l'effet réel dudit article de la loi sur le Manitoba. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails, M. Green