

M. JOHNSTON: Un instant, s'il vous plaît.

M. GREEN: Vous pourrez faire votre propre discours.

Le PRÉSIDENT: Messieurs! messieurs!

M. GREEN: Je ne m'étonne pas que Winnipeg n'admette pas ce résultat, car je crois que c'est très injuste et que cela signifie qu'il y aura, dans les Prairies, un barème des taux de transport moins que raisonnable sur les articles atteints par la formule du  $1\frac{1}{3}$ —et cela est certain si les taux doivent être les mêmes partout.

Envisageons maintenant l'effet sur les compagnies de chemin de fer. Ces compagnies se trouvent dans la position suivante: elles doivent assurer le transport des marchandises jusqu'à cette vaste zone à un taux uniforme. Et alors, que vont-elles faire? Que ferait n'importe lequel d'entre vous si vous décidiez quels taux doivent être exigés par la compagnie de chemin de fer? Vous changeriez le taux, surtout si rien ne vous en empêchait. Eh! bien, vous pouvez le faire en ce qui concerne les taux de concurrence.

M. Evans a donné des chiffres pour montrer comment les directeurs du Pacifique Canadien seraient forcés, s'ils veulent prouver qu'ils sont des hommes d'affaires avisés, de majorer leur tarif. Il a déposé un tableau indiquant le mouvement des wagons depuis l'Est du Canada jusqu'à la région des Prairies et à celle du Pacifique, basé sur une tranche de quatre jours de l'enquête faite par la Commission des transports sur les feuilles de route pour l'année 1949. Je ne sais pas à quelle page des délibérations ces chiffres apparaissent, monsieur le président, mais ils démontrent que le trafic de ces marchandises sur le territoire de la Colombie-Britannique à ces taux transcontinentaux a rapporté la somme de \$1,548,365 en une année. C'était là leur évaluation du chiffre d'affaires qu'ils faisaient sous ce régime de taux transcontinentaux en Colombie-Britannique. Dans les Prairies, où le chiffre d'affaires était censé baisser si la formule du  $1\frac{1}{3}$  était mise en vigueur, ces chiffres ont presque décuplé. Le chiffre qu'ils ont donné comme devant être exposé à baisser dans les Prairies si la formule du  $1\frac{1}{3}$  était en vigueur, s'établit à \$15,501,445.

À présent, ces directeurs pourraient-ils justifier leur décision de courir le risque d'accuser une perte sur ce chiffre d'affaires de 15 millions de dollars afin de conserver un chiffre d'affaires de un million et demi en Colombie-Britannique? Ne croyez-vous pas que nous avons amplement raison de craindre que les compagnies de chemin de fer n'augmentent ces taux transcontinentaux si le bill est adopté? En ce qui me concerne, je serai des plus surpris si, une fois la mesure votée, la Colombie-Britannique ne se voit pas menacée d'une augmentation du tarif transcontinental, et cela après quelques jours ou quelques semaines. Si les chemins de fer décident de majorer leurs taux, il n'y a absolument rien que nous puissions faire. Nous ne pouvons en appeler à la Commission des transports, car la question relève exclusivement des chemins de fer.

Donc, à l'appui de mon grief à l'égard de l'article 332B, j'aimerais citer un extrait de l'exposé du *Board of Trade* de Vancouver sur la question du tarif transcontinental de transport. Après avoir reproduit la recommandation de la Commission royale, elle cite un extrait de l'article 332B en l'accompagnant du commentaire suivant:

“Le *Board*,—il s'agit du *Board of Trade* de Vancouver qui compte plus de 2,500 membres—à l'instar des chemins de fer, n'envisage pas sans une vive inquiétude l'adoption des dispositions du Bill 12 qui donnent suite à la recommandation de la Commission. Selon lui, il en résulterait pour les voituriers, en ce qui touche le transport vers les points intermédiaires, des pertes de revenu telles que les sociétés ferroviaires pourraient se voir forcées d'abolir les taxes transcontinentales dont ont si largement bénéficié les villes de Vancouver, Victoria, Prince-Rupert et d'autres localités du littoral.