

la Chambre serait bien avisée d'examiner de près. En effet, je n'en ai pas entendu de plus pratique à cet égard depuis que je siège au Parlement et depuis que la question est à l'examen. On propose d'assimiler cette région improductive, de Sudbury à Fort-William, aux canaux qui relient les Grands lacs et dont les frais sont à la charge de tout le pays. On propose d'envisager ce long parcours de la même manière. A l'égard de cette partie des chemins de fer, les frais d'entretiens annuels, —et on précise qu'il ne s'agit pas des frais d'exploitation,—seraient à la charge du gouvernement fédéral exclusivement. On estime que des dispositions en ce sens permettraient d'alléger le tarif-marchandises de 7 millions de dollars environ par an, et on croit que ce serait une façon efficace de venir en aide au transport vers l'Ouest, à travers cette région qu'on appelle le pont entre l'Est et l'Ouest. Une telle mesure serait juste pour les chemins de fer et avantageuse pour le pays. Elle mérite d'être soigneusement étudiée et approuvée s'il y a lieu par la Chambre.

Comme je l'ai déjà dit, le rapport ne recommande aucune autre loi visant les différends, grèves, lock-out, etc., intéressant les cheminots. Une autre partie du rapport qu'on devrait, à mon avis, étudier attentivement, porte sur les moyens proposés en vue de faire face à la concurrence croissante du camionnage. En fait, je crois que tout le monde se rend compte que le grand camionnage est un service établi pour de bon et qu'il peut remplir une fonction très utile dans notre système de transport. Bien que le camionnage local soit réglementé par la province, il est hors de doute que la Chambre et le Gouvernement, par des mesures législatives, peuvent établir quelque réglementation à l'égard du camionnage interprovincial et international. Il semble que, dans bien des cas, le trafic léger, le plus lucratif, dont les compagnies de chemin de fer auraient pu se charger, a été accaparé par les sociétés de camionnage. C'est ainsi que les chemins de fer ont été privés d'un trafic considérable et lucratif qu'ils auraient autrement conservé. Si cet état de choses continue sans qu'on s'en occupe, et sans peut-être quelque surveillance, il va arriver que les chemins de fer transporteront le charbon, le bois, le blé et d'autres denrées lourdes, tandis que les articles légers, qui rapportent davantage, seront transportés presque exclusivement par camions et autobus. Je ne préconise en rien la suppression de l'industrie du camionnage. Je le répète, je crois qu'elle joue un rôle très utile dans notre système de transport.

Cependant, je soutiens qu'il est temps que le ministre et la Chambre étudient les meilleurs moyens de traiter équitablement l'industrie du camionnage et, en même temps, de la réglementer afin qu'elle supplée au système de transport par chemin de fer ou, si l'on veut, qu'elle le complète. Car, aussi loin qu'on puisse prévoir, le chemin de fer devra rester le mode fondamental de transport dans notre pays, comme l'avaient prévu les auteurs de la Confédération.

Le rapport traite bien d'autres importants sujets. Je remarque que la Commission voudrait que soit établie une commission centrale chargée de surveiller tous nos réseaux de transport et de remplacer la Commission des transports, la Commission des transports aériens et la Commission maritime canadienne. C'est une commission au lieu de trois.

A son avis, pareille Commission pourrait coordonner la surveillance devenue indispensable à l'efficacité et au bien-être des divers groupements et intérêts qui s'occupent du transport, indispensable aussi à la protection de la population canadienne.

C'est à peu près tout ce que j'ai à dire pour l'instant. Le ministre constatera, je crois, que bon nombre de députés appuient les principaux vœux de la commission royale. Pour ma part, j'estime qu'il incombe au ministre et au Gouvernement d'examiner attentivement le vœu recommandant la création d'une commission nationale du transport chargée de tous les modes de transport à l'égard desquels elle peut, d'une manière appropriée, exercer sa compétence. Le ministre le sait, c'est une opinion que je partage depuis longtemps. Plus j'étudie le problème que posent les chemins de fer au Canada, plus je suis convaincu que, même si les changements recommandés par la commission royale sont apportés, nous devons, afin d'établir un barème de taux qui contente l'ensemble de la population, et de maintenir notre réseau fondamental de transport, nous devons, dis-je, envisager le problème ni du point de vue des chemins de fer, ni de celui des camionneurs ni encore de celui des exploitants de services aériens ou maritimes mais bien du point de vue de l'ensemble de l'industrie, en tenant compte de la façon qu'elle influe, dans le domaine économique, sur le bien-être du Canada. En parlant du "bien-être du Canada", il faut maintenant ajouter les intérêts de Terre-Neuve à ceux des neuf autres provinces qui s'intéressaient au problème lorsque la Chambre en a eue saisie d'une manière si frappante il y a deux ou trois ans.