

et dont je veux parler pendant quelques minutes. Je rappelle aux honorables députés que le transport s'est transformé au cours des ans, depuis les chars à bœufs qui parcouraient les champs labourés et les chemins ruraux et l'époque des diligences, jusqu'au jour où l'invention de la machine à vapeur a révolutionné l'industrie.

Grâce à la mise en commun des ressources d'un grand nombre de personnes, l'aménagement des chemins de fer a pu se faire rapidement; il en est résulté de grands progrès industriels. La découverte et la mise au point du moteur à combustion interne a favorisé une expansion dans le sens contraire.

Aujourd'hui, on peut accomplir presque le même travail, sur les routes, que les grandes sociétés ferroviaires sur des voies fixes. Il est donc devenu possible de renverser la tendance du régime capitaliste, d'assurer une meilleure répartition de la propriété en favorisant l'exploitation privée de divers genres de voitures automobiles, autobus et camions.

Je constate que le rapport de la commission royale parle de camions privés, appartenant à des camionneurs particuliers, de camions qui appartiennent à de grandes sociétés qui transportent leurs propres marchandises, et enfin de camions en location. La commission signale que le nombre de camions en location est très faible par rapport à l'ensemble. D'après les renseignements que j'ai obtenus au sujet du transport commercial, diverses entreprises de camionnage possèdent plusieurs centaines de camions, peut-être. Voilà, à mon avis, où il y aurait lieu d'intervenir. Il faudrait que quelqu'un, le gouvernement fédéral ou les provinces, réglemente le nombre de camions qu'une société peut posséder. Ce n'est pas souvent qu'à la Chambre il soit question de restaurer la propriété privée. J'ai été heureux d'entendre aujourd'hui le chef de la C.C.F. conseiller au ministre de bien réfléchir avant de permettre aux chemins de fer de se livrer au camionnage. C'était un sage conseil. Je ne voudrais pas que les chemins de fer s'occupent de camionnage. Grâce à leurs gros capitaux, à l'appui que le National-Canadien reçoit du Gouvernement à tout événement, ils seraient en mesure de supplanter bien des gens dans ce domaine.

C'est un principe très important, bien que quelques députés puissent le trouver ridicule. Il est bon d'avoir autant de propriétaires de camions et d'autobus que possible, de voir les hommes posséder leurs propres camions et gagner leur vie de cette façon. Si une société possédant six cents camions exploite une affaire de camionnage transcanadienne, il est possible qu'avant longtemps elle devien-

ne presque aussi puissante que le chemin de fer lui-même, ou du moins le plus puissant organisme de transport au pays après le chemin de fer. C'est un point que je veux signaler à l'attention du ministre, bien qu'il ne lui soit pas nécessaire d'agir dès maintenant à cet égard. Il me semble que le problème se dessine à l'horizon. Le rapport des chemins de fer Nationaux et les observations que le président formule dans ce document et ailleurs me fait penser que ce président voit d'un œil inquiet la concurrence des entreprises de camionnage. Il paraît appréhender que cette concurrence ne devienne trop forte pour lui et qu'il n'ait lui-même à se livrer à ce commerce. Ce ne serait pas si mal s'il confinait son activité au transport local, près d'une tête de ligne ferroviaire; mais s'il fallait que les chemins de fer se livrent au transport routier sur de longues distances et concurrencent les camionneurs privés, ce serait, je crois, au désavantage du pays.

Voilà un principe que le ministre ne devrait pas oublier. On constatera, à la longue, qu'il est préférable, dans l'intérêt des Canadiens, que les chemins de fer ne se lancent pas dans le transport routier. Il faudrait aussi réglementer ce mode de transport, afin d'éviter la formation de puissantes sociétés de camionnage.

M. Argue: Ce soir, la plus grande partie de mes remarques auront trait au rapport de la commission royale d'enquête sur le transport. Un bon nombre, et même la plupart, des vœux de la commission me plaisent, comme aux honorable préopinants. Il est incontestable que les chemins de fer ont une importance capitale pour toutes les régions du Canada. Les habitants des provinces des Prairies comptent beaucoup sur les chemins de fer pour l'expédition de leurs produits et le transport des marchandises qu'ils achètent.

Avant d'aborder le rapport proprement dit, j'aimerais dire quelques mots d'une question relative au transport, dont j'ai parlé ici en diverses occasions. Je songe aux nombreux vides dans les réseaux ferroviaires de la Saskatchewan. A peu près rien n'a été fait par le passé pour combler ces vides, mais j'espère qu'on y verra prochainement. Je me permets de rappeler les vides que j'ai mentionnés dans un projet de résolution inscrit récemment au *Feuilleton*, soit entre Neptune et Radville, Minton et Big-Beaver, Mankota et Val-Marie, Neidpath et Swift-Current, Willowbunch et Assiniboia, Cardross et Dunkirk.

Il y a quelques années, en 1946 ou 1947 je crois, le ministre de l'Agriculture a déclaré à la Chambre que, sauf erreur, le Pacifique-Canadien se proposait de relier Mankota et Val-Marie après la guerre. C'était un des