

que c'est absolument essentiel si nous voulons vraiment accorder des occasions égales à tous les Canadiens.

Monsieur l'Orateur, je n'ai pas la compétence nécessaire pour évaluer la difficulté de ces mesures, mais l'autorité dont je m'inspire pour dire que ce sera une tâche énorme, est la Commission elle-même, dans le passage de son rapport où elle dit que l'évaluation des inégalités dans la structure des taux de transport et des changements qui y remédieront, est l'un des problèmes les plus complexes auxquels elle ait fait face. En présentant une analyse historique de la situation des taux et de son évolution depuis un état de monopole jusqu'à la situation de l'heure, soit celle de la concurrence mixte, la commission déclare ce qui suit:

Au début des chemins de fer, les taux de transport des marchandises ne se fondaient pas sur des principes bien définis. Des taux particuliers étaient parfois fixés de façon expérimentale et parfois des accords particuliers étaient conclus entre expéditeurs et transporteurs. L'innovation que constituait le transport ferroviaire au Canada était tellement supérieure à tous les autres moyens de transport de l'époque qu'aucune plainte n'a été formulée pendant les 25 premières années de l'exploitation des chemins de fer. Étant donné que ni les expéditeurs ni le gouvernement ne se sentaient disposés à mettre en doute la structure des taux, les chemins de fer n'étaient aucunement forcés de motiver théoriquement la structure en vigueur.

Avec la publication de la première classification des marchandises en 1874 par le Grand-Tronc, une attitude un peu plus rationnelle a complété l'épreuve de l'expérience dans la fixation des prix ferroviaires. Dans la première classification, les marchandises étaient groupées sous quatre catégories, la quatrième servant de critère pour la fixation des prix dans les autres. Des taux spéciaux pour les denrées agricoles et le bois s'ajoutaient à la classification.

Le principe qui semble surtout avoir présidé au groupement des marchandises dans la première classification était de demander le maximum que les expéditeurs étaient prêts à payer.

Monsieur l'Orateur, beaucoup de mes commentants croient fermement que ce principe sert encore de critère pour la fixation d'une foule de taux ferroviaires dans le nord du Manitoba. Les taux de transport sont l'un des plus grands soucis de l'Ouest canadien et je suis sûr que d'autres députés auront quelque chose à dire à ce sujet. Avant de montrer par des exemples le préjudice dont le Manitoba septentrional souffre du fait de taux de transport injustes, je tiens à dire que dès qu'un député de l'Ouest demande la péréquation des taux de transport, certaines questions sont posées. En voici la première: Pensez-vous que vous soyez les seuls Canadiens qui aient à acquitter des taux de transport anormalement élevés? Je sais parfaitement, je me hâte de le dire, que la même situation se présente dans plusieurs autres parties des provinces Maritimes et du Canada, en général, situation qui exige également un redressement. La

[M. Simpson.]

deuxième question généralement posée est celle-ci: Si vous croyez au bien-fondé d'une péréquation des taux de transport, estimez-vous que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau devraient être rajustés? A ce sujet, monsieur l'Orateur, je vais émettre quelques réflexions.

L'accord du Pas du Nid-de-Corbeau a été signé en 1897 et révisé, je crois, en 1925. Toutefois, lors de la fixation de ces taux, il a été accordé au Pacifique-Canadien environ un quart de million d'acres de terrain, monopole qui couvrait le sud de l'Alberta et les Kootenays, sans compter que le Pacifique-Canadien a été subventionné largement par ailleurs. Par conséquent, j'estime que rien ne justifierait actuellement un nouveau rajustement des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. La population du Manitoba septentrional ne demande pas un traitement de faveur; nous demandons simplement qu'il soit mis fin à la disparité exagérée dont nous faisons les frais dans bien des cas et qu'on fixe des taux conformes à la réalité.

Dans le passé, des délégations représentant diverses régions de l'Ouest canadien ont témoigné devant le comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques et ont donné des exemples clairs et concis de certaines disparités flagrantes dans les taux de transport des marchandises. J'ai déjà, dans le passé, saisi l'occasion d'exposer à cette Chambre certains de nos problèmes du Manitoba septentrional. En 1959, j'ai donné certains exemples pour montrer la gravité de notre situation concernant le besoin de créer de nouvelles industries dans notre province. J'ai mentionné alors que le gouvernement du Manitoba était extrêmement intéressé à favoriser l'aménagement de nouvelles industries aussi rapidement que possible.

Il y a environ cinq ans, le gouvernement du Manitoba a chargé une société de faire un relevé économique du Nord du Manitoba. Il serait intéressant de voir un peu ce qu'ont déclaré ces enquêteurs dirigés par la *Arthur D. Little Inc.* au sujet des réseaux de transport du Manitoba septentrional comme facteur favorisant la création d'entreprises de produits forestiers dans la région. Les enquêteurs ont déclaré:

Le transport revêt une importance considérable pour les entreprises de pâte et de papier, tant pour l'arrivée de matières brutes que pour la livraison des produits finis. Pour ce qui est de l'approvisionnement en matières brutes, le Nord du Manitoba offre des services comparables à ceux de régions où des moulins de pâte et de papier sont prospères. Pour ce qui est de la livraison des produits finis, cependant, il est gravement désavantagé par son taux de transport des marchandises face à la concurrence.

En 1959, j'ai mentionné en particulier certains taux de transport figurant dans le