

La ville de Saskatoon est naturellement située de façon à devenir le centre principal de la mise en valeur rationnelle des ressources minérales du Nord de la Province. Les inégalités qui existent dans le tarif-marchandises entre Regina et Saskatoon pour le transport en provenance et à destination de l'Est canadien et de la côte du Pacifique signifient que toute industrie située à Saskatoon se trouve dans une situation très défavorable par rapport à une autre située, par exemple, à Regina. Par conséquent, même si les éléments géographiques et économiques devaient naturellement entraîner l'expansion de Saskatoon comme centre industriel, le tarif-marchandises constitue un grave désavantage qui menace de ralentir le progrès de Saskatoon et, partant, la prospérité de toute la province. En fait, il menace de faire échouer les programmes visant à mettre en valeur les régions septentrionales. L'effet d'un régime de frais convenus sujets à la concurrence est fort peu souhaitable, à notre avis.

On n'avait pas cette intention au début et on ne le prévoyait certes pas, mais on propose néanmoins un réexamen critique de tout le régime du tarif-marchandises sujet à concurrence qui est d'une nécessité urgente. Ce problème, qui se pose nettement pour Saskatoon, surgit aussi dans d'autres centres du Canada où se présentent des difficultés analogues. Un centre industriel ne bénéficie pas d'un transport routier à bas prix avant de s'être beaucoup développé, sauf s'il se trouve sur un parcours déjà établi. Il ne bénéficie pas d'un régime de frais convenus avant d'affronter une véritable concurrence. Ainsi la création de nouveaux centres, dont l'expansion de l'économie canadienne est largement tributaire, surtout dans le nord, est entravée par le fait que le présent tarif-marchandises offre d'importants avantages concurrentiels aux centres industriels déjà établis.

On soutient que la base du régime des frais convenus est solide. On prétend aussi que des raisons judicieuses déconseillent d'étendre les taux plus bas des frais convenus à tous les trafics, même en l'absence d'une véritable concurrence. Peut-être que ces deux arguments pris à part pourraient servir à motiver les frais moins élevés pour la plupart des centres et les frais plus élevés pour Saskatoon, respectivement, mais je ne suis pas de cet avis. Pris ensemble pour motiver l'écart actuel, ils cessent d'être valables, car d'autres considérations prennent de l'importance. M. Winch, de l'université de la Saskatchewan, a fourni un exemple hypothétique de cet état de choses. Il déclare:

Une nouvelle usine industrielle comptant exploiter des ressources minérales songe à se trouver un emplacement. A moins qu'elle ne puisse payer

la totalité de ses frais, y compris ceux du transport, ce ne serait pas un projet judicieux et la subvention serait alors injustifiée. Si le transport par chemin de fer était le seul moyen et que les tarifs ferroviaires fussent compatibles d'après le nombre de milles à parcourir, les considérations géographiques et autres lui enjoindraient de s'établir à Saskatoon. Mais si elle s'établit à Regina elle profitera des frais de transport routier plus bas. Par conséquent, on lui offre des frais convenus pour Regina mais pas pour Saskatoon. Elle s'installe à Regina et expédie par rail. Il en résulte que l'industrie se sert des transports ferroviaires, qu'elle s'installe à Saskatoon ou à Regina et en fonction des frais ferroviaires et autres, Saskatoon est l'emplacement de préférence. Pourtant l'industrie est obligée de choisir un emplacement en raison de l'existence des transports routiers dont elle ne se servira jamais. Évidemment il y a quelque chose qui cloche lorsqu'un réseau ferroviaire peut déterminer cet état de choses et c'est là un exemple de la déformation que le réseau actuel infligera au rapide essor industriel envisagé pour l'avenir au Canada.

La solution est de reconnaître que le principe des frais convenus est judicieux mais que sa portée est bien plus vaste qu'on ne le discerne pour le moment. Somme toute, l'exemple ci-dessus démontre que le régime des frais convenus pour Regina est une forme de transport en concurrence avec le transport au taux courant pour Saskatoon et motive par conséquent le régime des taux convenus pour Saskatoon. Mais l'avenir du Canada, et surtout celui des provinces des Prairies, repose sur une nouvelle expansion industrielle et l'industrie implantée dans un endroit s'y prêtant le mieux n'existe pas encore. Autrement dit, la structure tarifaire actuelle ne tient pas compte de la question d'une nouvelle implantation industrielle et y fait obstacle; pourtant, c'est une question vitale pour l'économie future de la Saskatchewan et, en fait, du Canada. L'une des conséquences les plus néfastes c'est l'emplacement de l'industrie, qui constitue un problème sérieux pour l'avenir de Saskatoon.

Je déclare que dans ce domaine je dois beaucoup de reconnaissance au *Board of Trade* de Saskatoon, au *Star Phoenix* de Saskatoon et à M. le professeur D. M. Winch de l'université de la Saskatchewan ainsi qu'à beaucoup d'autres personnes qui ont consacré leurs efforts, leur temps et leurs recherches à l'examen de ce problème.

Je voudrais parler brièvement aussi d'un autre aspect du commerce de l'Ouest. Je veux parler du port de Churchill servant aux provinces de l'Ouest. Dans son mémoire annuel soumis au cabinet, la *Hudson Bay Route Association* a préconisé l'accroissement du volume des céréales entreposées dans le port de Churchill. A différentes reprises, elle a soutenu que si la capacité des entrepôts était augmentée de 5 millions de boisseaux, cela contribuerait considérablement à l'agrandissement du port. Elle a soutenu que d'autres emplacements de chargement seraient nécessaires. D'après elle, il serait peut-être nécessaire d'aménager trois nouveaux emplacements de chargement en plus de ceux qui existent déjà à Churchill. Elle signale qu'il