

exploitant notre propre commerce national et aussi en élargissant la portée de notre programme de commerce multilatéral, et à cet égard, en cherchant quelque moyen de mettre en œuvre un grand programme de crédit à l'exportation afin de pouvoir commercer avec des pays comme le Brésil et autres de l'Amérique du Sud qui transigent presque sur une base d'échange.

Nous pouvons continuer, je pense, à accroître notre commerce jusqu'à ce que nous puissions multiplier davantage les emplois et assurer une prospérité encore plus grande que celle qui règne aujourd'hui.

Pour ce qui est de l'attitude de l'opposition, laquelle consiste à déprécier notre commerce d'exportation de l'an dernier, où il s'est maintenu à peu près au niveau sans précédent de l'année d'avant, je remarque avec intérêt dans une publication commerciale que le commerce d'exportation des États-Unis avait fléchi, je crois, d'environ 12 p. 100. Si nous comparons les résultats obtenus au Canada avec ceux qui ont été obtenus aux États-Unis, le fait que nous avons maintenu, en temps de régression, nos exportations au niveau le plus élevé de notre histoire est un hommage au ministère et au ministre qui le dirige.

M. Badanai: Monsieur le président, l'ancien ministre du Commerce, le très hon. C. D. Howe, a dirigé plusieurs députations auprès de divers pays avec un succès remarquable. Au récent congrès des pays de l'Atlantique tenu à Londres, l'alliance de l'OTAN s'est fixé comme un de ses principaux objectifs d'intensifier le commerce au sein de la communauté européenne. Je vais donner lecture d'une couple d'alinéas tirés d'une des résolutions portant sur le commerce:

On atteindra d'autant mieux les buts et servira d'autant mieux les intérêts de la communauté nord-atlantique qu'on assurera la plus grande liberté possible au commerce ainsi que la stabilité des prix et des changes. Les gouvernements devraient considérer tout progrès futur vers la liberté du commerce et des devises comme un objectif important et urgent de politique économique. Les gouvernements, reconnaissant qu'en agissant ainsi il leur pourrait être nécessaire de recourir à des expédients provisoires, ne devraient pas prendre des mesures comportant un retour aux restrictions.

La question que je veux poser au ministre est la suivante, et j'espère qu'il pourra m'écouter. Le ministre a-t-il l'intention de visiter les pays de la Communauté européenne dans le dessein exprès de stimuler les échanges avec ces pays, et le gouvernement se propose-t-il de procéder à une étude approfondie du commerce international? Il me semble que le gouvernement devrait considérer tout progrès futur vers une plus grande

liberté du commerce comme un objectif important et urgent de politique économique, pour le gouvernement du Canada. J'espère sincèrement que le ministre étudiera comme il convient ces propositions, et qu'il répondra à ma question.

M. Jones: Monsieur le président, j'aimerais appeler l'attention du comité sur certains problèmes qui intéressent de près, non seulement ma circonscription de Saskatoon, mais également d'autres centres canadiens qui, à l'heure actuelle, ont des problèmes analogues touchant leur développement économique, la réalisation de leurs possibilités commerciales et l'élargissement de leurs perspectives dans le domaine des échanges.

Les frais convenus et les taux de concurrence augmentent à un rythme rapide dans l'Ouest en général, mais naturellement ils s'appliquent aux mouvements pour lesquels aucun autre mode de transport n'offre de concurrence sérieuse aux chemins de fer. Saskatoon est trop éloignée du littoral ouest pour bénéficier des avantages du transport maritime par Vancouver, qui a soulagé quelque peu le tarif-marchandises en Colombie-Britannique et en Alberta, et la concurrence ferroviaire des États-Unis a amené l'établissement de frais convenus pour les centres rapprochés de la frontière internationale; mais Saskatoon est trop loin au nord pour bénéficier de ces mesures.

La seule concurrence efficace qui s'exerce contre les chemins de fer, en ce qui concerne Saskatoon, est le transport par route, mais les limites de chargement sur les routes de la Saskatchewan sont si peu élevées que cet élément, en réalité, ne joue guère. Les villes situées le long de la route transcanadienne au sud, et les autres routes en Alberta et au Manitoba, où les limites de poids sont plus élevées, bénéficient considérablement des frais convenus résultant de la concurrence routière. Ainsi, les frais convenus abaissent rapidement les frais de transport vers l'Ouest, dans l'ensemble, mais Saskatoon ne bénéficie pas de ces avantages parce qu'elle est mal placée par rapport aux modes de transport qui offrent de la concurrence.

La mise au point de frais convenus et de taux de concurrence a joué au détriment de Saskatoon, étant donné que la plupart des autres grandes villes de l'Ouest canadien ont été favorisées, sur le plan de la concurrence, en bénéficiant de frais de transport moins élevés. Cela signifie déjà que tant les producteurs que les consommateurs de Saskatoon doivent faire face à des frais plus élevés que ceux des autres villes des provinces des Prairies, et cet état de choses aura ses répercussions les plus importantes sur l'expansion de notre ville.