

est de 981 milles et le taux est de \$1.57 par 100 livres. De Chatham à Atikokan (Ontario), la distance est de 1,056 milles et le taux de \$1.90 par 100 livres. De Chatham à Winnipeg, la distance est de 1,400 milles et le taux de \$1.65 par 100 livres. Remarquez la différence. De Chatham à Atikokan, le taux est de \$1.90 par 100 livres pour un parcours de 1,056 milles et de Chatham à Winnipeg, un parcours de 1,400 milles, ou 344 milles de plus, le taux est de \$1.65, taux bien plus bas pour un parcours plus étendu.

De Chatham à Regina, distance de 1,756 milles, le taux est de \$3.01 les cent livres. De Chatham à Vancouver, distance de 2,864 milles, le taux est de \$1.80 les cent livres. Autrement dit, il en coûte moins cher pour envoyer cent livres de conserves de Chatham (Ontario) à Vancouver que d'envoyer le même colis de Chatham à Atikokan quoique la distance, dans ce dernier cas, ne soit qu'un peu plus du tiers de l'autre.

Si des wagons de conserves amenés à la Tête des lacs pour fins de distribution sont ensuite ramenés à Geraldton ou à Marathon, il y a des frais supplémentaires de \$1.37 les cent livres pour cette distance de 200 milles. Cela veut dire en fait que pour transporter par rail une caisse contenant 24 boîtes de 15 onces, soit 29 livres, de la fabrique à Marathon ou Geraldton, il en coûte 85c., ce qui représente 32 p. 100 de frais supplémentaires.

Pour donner un autre exemple, une caisse de maïs contenant 24 boîtes de 15 onces et coûtant \$2.60 f. à b. l'usine, coûterait \$3.45 f. à b. Geraldton ou Marathon. Alors qu'un détaillant de Chatham offre ce maïs à ses clients à deux boîtes pour 27c., son homologue de Marathon ou Geraldton, 783 milles plus loin, se verra forcé de le vendre deux boîtes pour 35c. Ces exemples, et je pourrais en donner d'autres, suffisent à démontrer la disparité de ces taux. Ces exemples ne font que révéler les effets néfastes d'une telle situation sur le coût de la vie dans le Nord-Ouest de l'Ontario. On ne saurait donc la tolérer plus longtemps. On ne peut établir aucune espèce de rapport entre le tarif-marchandises applicable à une denrée de base comme le blé, qui doit lutter contre la concurrence des marchés mondiaux, et le marché national. On devrait conclure des accords nationaux sur le tarif-marchandises afin de permettre aux sociétés de transport d'établir les taux auxquels elles ont droit; ainsi, chaque région du pays porterait sa part du fardeau. En adoptant un juste tarif-marchandises pour l'ensemble du Nord-Ouest de l'Ontario, et la région de la Tête des lacs en particulier, on ouvrirait la porte à l'essor et à la prospérité de cette région souvent oubliée mais très importante de la province d'Ontario.

[M. Badanai.]

On se rappellera, monsieur le président, qu'on a transporté de Fort-William à Montréal, l'outillage de fabrication d'autobus de voyageurs de la *Canadian Car*. Ce n'est pas en raison de la concurrence de la *General Motors* qu'on a pris cette décision, comme l'a dit l'honorable député de Port-Arthur il y a quelques semaines, mais plutôt en raison des inégalités du tarif-marchandises. Nous n'avons pas encore assez de grandes routes satisfaisantes pour permettre à nombre d'industries importantes d'obtenir des taux de concurrence. De plus, les taux convenus ne sont pas tellement fréquents dans ce territoire. L'augmentation uniforme des taux de transport se répercute généralement plus durement sur le Nord-Ouest ontarien que sur bien d'autres régions. Nos petites entreprises, obligées de faire grand usage des taux de catégories, portent une part toujours plus lourde du fardeau. Nos gens se ressentent également de ce poids, puisque tout le monde, directement ou indirectement, paie des frais de transport qui montent souvent plus que la note d'impôts. Notre économie actuelle présente deux caractéristiques: elle se distingue d'abord par des prix supérieurs à la moyenne et un chômage qui déborde également la moyenne. Il y a des liens entre chacun de ces aspects, lesquels se rattachent au prix élevé des frais de transport.

La structure du tarif-marchandises est très sensible à tout changement. Un rajustement qui paraît cadrer avec la réalité peut provoquer un choc en retour de la façon la plus inattendue et à l'endroit le moins prévisible. C'est ainsi que le rappel du taux différentiel applicable à la zone montagnaise avait semblé bon à la Colombie-Britannique. Mais il a provoqué l'annulation de certains taux raisonnables dits taux de produits et dont profitait le transport du bois d'œuvre de la Colombie-Britannique vers la Tête des lacs, et ce taux a fait un bond de 19c. les 100 livres. Voilà la genèse de cet état de choses dont notre industrie s'est si amèrement plainte. Nos exploitants forestiers et nos autres exploitants de bois croient pouvoir prouver que la structure actuelle de nos prix de transport est délaissée par les progrès de leurs entreprises et par l'expansion de la collectivité.

Les villes de la Tête des lacs, c'est-à-dire Fort-William et Port-Arthur se trouvent dans ce qu'on appelle le Nord-Ouest de l'Ontario. Par chemin de fer, elles sont à 419 milles de Winnipeg, 551 milles de Sudbury et 810 milles de Toronto. Le centre de cette vaste région de plus de 225,000 milles carrés de superficie, est traversé au nord par la ligne transcontinentale des chemins de fer Nationaux et au sud par le Pacifique-Canadien,