

A propos voici la réponse que l'ancien ministre des Transports donnait à une question. Je cite la page 2305 des *Débats* de 1959:

On étudiera alors les moyens de continuer à remédier à la charge différentielle injuste imposée par le tarif-marchandises. Entre-temps, le gouvernement n'a pas l'intention de permettre d'autres augmentations générales du tarif-marchandises.

Dans cette déclaration, le ministre a bel et bien dit que les disparités de traitement seraient supprimées et que nous entrerions dans une nouvelle ère pour ce qui est du tarif-marchandises. Or, le rapport de la Commission royale est entre les mains du gouvernement depuis plusieurs mois, et nous attendons toujours les résultats de cette étude.

L'hon. M. Balcer: J'invoque le Règlement. Le rapport n'est pas entre les mains du gouvernement depuis plusieurs mois. Je ne voudrais pas que les députés aient cette impression. Nous venons de le recevoir.

L'hon. M. Chevrier: Vous l'avez certainement depuis des semaines.

L'hon. M. Fulton: Il y a toute une différence, ne trouvez-vous pas?

L'hon. M. Pickersgill: Il y a, en tout cas, plus d'un mois.

Une voix: Les libéraux disent aussi juste que d'habitude!

L'hon. M. Hellyer: Avec le gouvernement actuel, le résultat est le même.

L'hon. M. Pickersgill: Le premier ministre avait promis que le rapport serait prêt le 31 mars.

L'hon. M. Balcer: Cette commission était entièrement libre. Elle n'était nullement sous la coupe du gouvernement.

M. Badanai: J'accepte la rectification que vient de faire le ministre. S'il dit que le gouvernement ne dispose du rapport que depuis plusieurs semaines, je me range de son avis. J'avais l'impression qu'il en était saisi depuis plus longtemps que cela. Il se peut que je fasse erreur. De toute façon, nous attendons maintenant les résultats, nous voulons voir ce que le gouvernement recommandera et ce qu'il ne recommandera pas. Dans l'inter valle, le tarif-marchandises restera gelé comme il l'est depuis l'établissement de la Commission, il y a plus d'un an.

En de nombreuses circonstances et tout dernièrement, alors que le Nord-Ouest de l'Ontario plaidait auprès de la Commission qui siégeait alors au Palais de Justice de Port-Arthur, pour obtenir des taux plus équitables, fondés sur le bon sens, nous avons signalé que les chemins de fer ont reçu, au

cours des onze dernière années, des augmentations se chiffrant à 157 p. 100; nous avons fait remarquer que ces taux élevés avaient fait perdre des affaires dans cette région de l'Ontario et avaient semé le découragement. Pour le compte de ceux qui se demandent pourquoi une partie de l'Ontario s'oppose aux taux élevés, alors qu'une autre partie de la même province les accepte, je dirai que le Sud de l'Ontario n'a pas à payer pour le transport sur une longue distance autour des Grands lacs. A cet égard, la situation dans le Nord-Ouest de l'Ontario est plus comparable à celle qui prévaut dans les provinces des Prairies, où presque tout le transport se fait sur de longues distances.

M. Neil Edmonstone, vice-président de la *Steep Rock Iron Mines*, prenant la parole lors d'une réunion de la Chambre de commerce de Fort-William, le 22 mars 1961, a dit ce qui suit:

Il nous faut des taux de transport de marchandises qui aient un sens du point de vue économique dans la région et qui nous permettent d'arriver à soutenir la concurrence tout en permettant aux chemins de fer d'en faire autant. Si les chemins de fer ne nous accordent pas ces taux, le gouvernement doit prendre des mesures en conséquence. Il est question de certaines mesures qui pourraient annihiler d'un coup la plus grande activité de mise en valeur qu'ait connue le Nord-Ouest de l'Ontario depuis longtemps ou qu'il puisse connaître d'ici longtemps.

Le premier ministre, dans un discours prononcé à Fredericton en décembre dernier, a déclaré que le gouvernement s'opposait à ce que les chemins de fer se rendent aux demandes des syndicats en matière de salaire en augmentant les taux du transport des marchandises. Il a ajouté:

La mesure que nous avons adoptée pour assurer la continuation du service ferroviaire ne comportait aucune injustice. Le geste du gouvernement donnait à la commission royale le temps de proposer un moyen d'assurer des avantages égaux à toutes les parties du Canada.

Il a fait plus loin une déclaration significative:

L'approbation d'une augmentation horizontale du tarif-marchandises aurait contribué à accroître la disparité des taux existants, qui supprime pour les provinces de l'Atlantique toute possibilité d'expansion.

C'est justement le problème du Nord-Ouest de l'Ontario. La situation est la même que celle des Maritimes. Je vais montrer par plusieurs exemples que cette disparité s'exerce au détriment non seulement des fabricants, mais aussi des consommateurs. Pour un wagon de 30,000 livres d'aliments en boîte venant de Chatham (Ontario), les taux de transport en hiver sont les suivants sans comprendre, soit dit en passant, les frais de chauffage: de Chatham à Marathon ou Geraldton, parcours de 783 milles, \$1.57 par 100 livres. La distance de Chatham à Fort-William ou Port-Arthur