

d'aménager des routes à raison de \$75,000 à \$100,000 le mille pour ensuite les laisser à rien faire, à moins d'avoir de bonnes raisons d'agir ainsi.

C'est un domaine où il faudra que les provinces en cause se défendent; déjà, d'ailleurs, certaines d'entre elles le font. Je ne connais qu'une province qui ait dit à la commission qu'elle était disposée à confier la régie du camionnage à l'organisme fédéral. C'est la Saskatchewan. Je crois qu'elle s'est même déclarée prête à confier au gouvernement central le camionnage intérieur le long de la voie principale. Le point de vue de l'Alberta n'est pas le même, pas plus que celui des autres provinces. Toutes voient clairement ce qui a jusqu'ici compromis leur progrès.

On trouve même, à la page 297 du rapport, les mots suivants:

L'Alberta a laissé entendre qu'elle ne délivrerait aucun permis à des camions appartenant aux chemins de fer.

Je passe maintenant à cette partie du rapport que j'ai promis de lire au ministre, il y a quelques instants. On trouve cet extrait à la fin du deuxième paragraphe, page 297. Je lis:

Les taux interprovinciaux plus élevés se justifient en partie par la nécessité de se procurer de doubles permis de circulation, par exemple, mais ils posent des obstacles au commerce entre les provinces et le favorisent à l'intérieur des provinces.

Voici la phrase à laquelle j'ai fait allusion:

Le gouvernement fédéral se doit d'instituer un organisme qui se renseignera à fond sur l'ampleur du camionnage interprovincial.

J'ai laissé entendre que cela voulait dire que la commission approuvait plus ou moins la continuation de l'étude de ce problème avec l'espoir que le gouvernement fédéral assujétirait ce mode de transport à son autorité et le coordonnerait avec les autres sous cette commission unique.

**L'hon. M. Chevrier:** L'honorable député me permet-il une question? Il cite des extraits d'un mémoire sur le transport préparé par l'un des commissaires?

**M. Johnston:** Oui.

**L'hon. M. Chevrier:** Lorsque j'ai fait une interruption tout à l'heure, j'ai parlé des vœux énoncés dans le rapport. A mes yeux, ce sont uniquement les vœux des commissaires qui peuvent nous préoccuper. Il s'agit de la première partie du rapport. L'honorable député cite des observations. On ne saurait leur prêter plus d'importance.

**M. Johnston:** L'autre citation que j'ai faite était tirée des vœux de la commission même.

[M. Johnston.]

**L'hon. M. Chevrier:** Mais elle n'appuyait pas votre thèse.

**M. Johnston:** C'est une affaire d'interprétation. Je crois avoir dit tantôt que je parlais des mémoires de M. H. F. Angus et de M. H. A. Innis. Il s'agit d'un extrait du mémoire de M. Innis. Un de mes collègues vient de me prier de demander au ministre s'il y est favorable. Je ne crois pas que le ministre ait besoin de répondre, car il a déjà précisé en d'autres occasions qu'il est nettement en faveur d'assujétir le camionnage à la réglementation fédérale.

Je dois dire qu'il y a de gros intérêts en cause. La page 278 du rapport mentionne ces gros intérêts dont j'ai parlé. Il y a l'Association des manufacturiers canadiens, la *Ship-by-Rail Association*, le comité mixte de la législation de la Fraternité du transport par chemin de fer, et le Congrès canadien du Travail. Mais l'*International Brotherhood of Teamsters* et la *Canadian Automotive Transportation Association* s'opposent à la réglementation fédérale. J'aurais dû ajouter le nom du ministre à la liste des financiers intéressés, car il semble se ranger dans la même catégorie.

C'est dire que les provinces se heurtent à une forte opposition, puisque le ministre lui-même est d'avis que le camionnage devrait relever de la Commission des transports. J'espère, cependant, que le ministre changera d'idée. Les observations de M. Angus et de M. Innis, deux membres de la commission, devraient peser dans la balance quand le Gouvernement arrêtera sa ligne de conduite. Quand il aura examiné attentivement le rapport et pesé les observations formulées par ces deux commissaires, sans compter celles du président, M. Turgeon, le Gouvernement, j'en suis sûr, décidera qu'il ne serait pas dans l'intérêt du pays de faire relever le camionnage de la Commission des transports.

Comme le disait un avocat des chemins de fer, ce qui existe en ce moment ce n'est pas un monopole mais un "duopole". Si nous adoptons cette autre mesure, nous aurons un "triopole". J'ignore combien d'autres "poles" il en résultera. Mais, comme le dit un député, nous aurons certes un monopole. Pour ce qui est des tarifs de transports, nous aurons pire: une dictature.

Si tous ces réseaux de transports relèvent d'une unique commission, on peut affirmer sans crainte que, si elle n'est pas composée des mêmes membres que la commission actuelle, elle sera bien près de l'être et donnera des résultats semblables. Ces résultats n'ont pas été fameux. Ils n'ont pas