

compréhensible. Je ne saurais dire si ces deux provinces ont agi intentionnellement, mais elles brillaient par leur absence. Elles jouissaient déjà du tarif le plus bas au pays. Seules les provinces que la situation inquiète le plus et qui n'ont pas l'avantage de jouir d'un tarif aussi bas ont soumis leur point de vue à la commission.

J'attire de nouveau l'attention des députés sur la page 296 du rapport. Je crois qu'il convient de consigner au compte rendu ce passage où la situation est résumée en quelques mots:

Le silence de l'Ontario et du Québec au cours de l'enquête sur les tarifs et pendant les séances de la commission atteste éloquemment de l'efficacité de la concurrence des camions et des bateaux pour empêcher la hausse des tarifs dans la région du Saint-Laurent.

C'est très net. Je poursuis:

Le prolongement et l'amélioration des routes accroissent le transport, diversifient davantage l'industrie, abaissent les taux d'intérêt sur le capital...

Je signale, monsieur le président, que c'est là, en ce qui concerne l'expansion industrielle, un facteur important qui a toujours fait défaut dans les provinces de l'Ouest en particulier et, je suppose, dans les provinces Maritimes également. Je poursuis:

Le prolongement et l'amélioration des routes accroissent le transport, diversifient davantage, abaissent les taux d'intérêt sur le capital, et favorisent un prolongement et une amélioration encore plus considérable des routes. Certaines régions réussissent à échapper au plein fardeau de l'accroissement des tarifs-marchandises, et il s'ensuit une augmentation du fardeau que cet accroissement impose à d'autres régions. Elles doivent donc aménager de nouvelles routes afin d'échapper au fardeau que leur impose le relèvement des tarifs à l'égard du transport à petite et à grande distance.

Voilà une des raisons qui ont obligé ces régions reculées à compter de plus en plus sur l'aménagement de grandes routes bitumées. Ce n'est pas pour leur plaisir qu'elles l'ont fait, c'est certain. Or voici qu'au moment où nous allons nous trouver les possesseurs de routes convenables,—bientôt nous aurons une route transcanadienne, espérons-le,—les chemins de fer et autres grandes puissances économiques commencent à se préoccuper de qui aura la haute main sur le camionnage routier. N'oublions pas que ce sont les provinces qui aménagent ces routes, sans subvention du gouvernement fédéral, sauf à l'égard de la route transcanadienne. Les commissaires, dans le même alinéa, poursuivent:

La puissance financière et la diversité de l'industrie dans ces régions sont compromises par l'incapacité où elles se trouvent d'échapper au fardeau croissant des tarifs-marchandises pour les transports à longue distance.

En affaiblissant les ressources financières des autres régions, l'efficacité de la concurrence qui provient du camionnage dans la région du Saint-Laurent diminue leurs perspectives d'échapper au fardeau de taux ferroviaires plus élevés au moyen de l'aménagement de routes et de véhicules à moteur.

Si les chemins de fer peuvent, par l'entremise de la Commission des transports, se conserver la haute main sur les tarifs-marchandises en assujétissant le camionnage à cet organisme, l'Ontario et le Québec pourront continuer de dominer l'industrie et la finance au pays. Il faudra que ces provinces continuent d'écouler leurs produits ouvrés dans les provinces des Prairies et les provinces Maritimes.

Le rapport me donne raison, je crois. Il n'est donc ni juste, ni honnête, ni conforme aux faits d'affirmer que l'Est et l'Ouest ont été traités d'une manière impartiale. Il vaudrait peut-être mieux préciser et dire qu'il n'y a pas eu égalité de traitement entre le Canada central, d'une part,—soit l'Ontario et le Québec,—et les régions de l'Ouest, d'autre part. Comme je représente une circonscription de l'Ouest, je suis plus au courant de ce qui se passe là-bas. Mais les députés des provinces Maritimes pourront exprimer leur opinion. Je ne crois pas qu'elle diffère beaucoup de la nôtre, car ces gens-là sont sur le même pied industriel et financier que nous. Comme nous avons grandement favorisé le progrès du Canada central, il convient maintenant qu'il aide un peu aux autres régions du pays.

A propos de l'aménagement de la route transcanadienne, disons que j'applaudis aux progrès réalisés. J'essaie de me tenir au courant et je puis dire que les provinces de l'Ouest font leur part aussi rapidement que leurs finances le leur permettent. J'ai vu bien peu de progrès en Ontario dans la région située entre le Sault-Ste-Marie et Fort-William. Il est vrai que de réels progrès ont été accomplis entre Sudbury et Sault-Ste-Marie et d'ici jusque là. On est à établir de bonnes routes dans ces régions; je les ai parcourues pas plus tard que l'automne dernier.

Quelle différence cela peut-il faire, que le chemin entre ici et le Sault-Ste-Marie soit bon, si le tronçon qui relierait cet endroit à Fort-William n'existe pas. A quoi cela sert-il? Quiconque a voyagé par le Pacifique-Canadien a remarqué, en regardant par la fenêtre, que des bouts de chemin bien gravelé de dix à quinze milles de longueur ont été aménagés, mais qu'il n'y a rien de fait pour rattacher ces sections. C'est un terrible gaspillage d'argent. Qu'on ne me dise pas que c'est par accident, car je sais que ce n'est pas vrai. Cela s'est fait il y a des années, en vue d'empêcher l'aménagement de la route transcanadienne. Les provinces n'entreprennent pas