

M. R. N. Thompson (Red-Deer): Monsieur l'Orateur, la question du tarif-marchandises n'est pas nouvelle et elle a une grande importance pour l'Ouest et l'Est de notre pays depuis longtemps. Pendant des années, on a exprimé dans cette Chambre bien des opinions sur la façon de régler ce problème et j'aimerais croire que le problème en cause ici pourrait être résolu aussi facilement que la présente motion le laisse supposer. Je reconnais que c'est un problème très épineux. C'est un problème de portée générale dans les grands centres et plusieurs problèmes régionaux se posent dans les régions de moindre importance.

Monsieur l'Orateur, il est essentiel d'adopter certains principes satisfaisants pour résoudre nos difficultés. Ce serait trop simple de dire que le gouvernement doit étudier immédiatement la possibilité d'uniformiser les taux. On l'a répété bien des fois. En principe, nous sommes d'accord; c'est nécessaire, mais la réalisation n'est pas facile.

En faisant l'historique de cette question, on trouve que l'article 336 de la loi sur les chemins de fer a été promulguée en 1951 pour donner suite aux conclusions de la Commission royale d'enquête sur les transports (commission Turgeon) qui recommandait la péréquation des taux. Il est déclaré dans cet article que la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises est la suivante: sous réserve de certaines exceptions importantes, chaque compagnie de chemin de fer doit, dans la mesure où la chose est raisonnablement possible, imposer à toutes les personnes des taxes selon le même taux, que ce soit d'après le poids, la distance en milles ou autrement.

Aux termes de cette loi, la Commission des transports a entrepris en 1952 une étude de toute la structure des tarifs-marchandises du Canada, augmentant ici et diminuant là les injustices dont chaque province se plaignait depuis nombre d'années. En 1954, la Commission avait terminé son étude des taux pour chaque catégorie. Ces taux, bien qu'ils ne s'appliquent pas à une grande partie du trafic, sont néanmoins importants, car ce sont les taux de base qui sont utilisés pour la négociation et la publication des divers taux spéciaux.

Ensuite, le 1^{er} mars 1955, l'échelle de taux uniformes pour les catégories est entrée en vigueur et, depuis lors, le taux d'après les catégories pour un trajet de 100 milles dans l'Ouest du Canada ne dépasse pas celui qui s'applique pour un trajet identique ailleurs au pays.

La Commission des transports a effectué ensuite un examen des taux concernant les denrées, tant les taux pour la distance en

milles que les taux spéciaux. Ces taux s'appliquent à une grande partie du trafic et il est important d'assurer la péréquation dans ce domaine, car il existait de graves différences entre les échelles en vigueur dans l'Ouest et dans l'Est du Canada.

La Commission a poursuivi cette tâche pendant plusieurs années mais l'a suspendue en 1958 lorsque le gouvernement a déclaré au Parlement qu'il n'y aurait pas d'augmentation des taux durant l'enquête de la Commission royale d'enquête MacPherson établie en mai 1959. La raison de la suspension des études de la Commission sur la péréquation ne laissait aucun doute. La péréquation signifie nécessairement réduction à certains endroits et augmentation à d'autres, et il ne saurait y avoir péréquation tant que la politique du gouvernement sera ce qu'elle est.

A l'heure actuelle, c'est au gouvernement, d'une part, et à la Commission des transports du Canada, de l'autre, qu'il appartient de prendre d'autres mesures. Je suis d'accord avec le député de Port-Arthur (M. Fisher) qui dit que ce redressement du tarif-marchandises doit être plus souple, mais la question comporte plusieurs points épineux qui n'ont pas été réglés de façon satisfaisante jusqu'à maintenant.

A mon sens, même si le principe dont s'inspire cette motion est sain, elle ne réussira pas à faire dire demain au gouvernement: «Nous accorderons ou nous essayerons d'accorder la péréquation des taux de transport de marchandises.» Je partage l'avis du député de Port-Arthur (M. Fisher), lorsqu'il dit que les deux projets de résolution dont la Chambre est saisie en ce moment, lesquels ont trait, d'une part, à la création d'un ministère de l'Industrie, et, d'autre part, à l'institution d'un Conseil national de l'économie, représentent un concept qui permettra de mieux régler le problème auquel a trait le projet de résolution. Il se pose, sans doute, bon nombre de problèmes régionaux dont il faut également tenir compte, et le gouvernement a pour tâche de mener à bien toutes ces études, et d'assurer que les divers offices qui existent à l'heure actuelle, ou qu'on créera, aient le mandat bien précis de prendre des mesures dans ce sens.

Pour parler sans embages du projet de résolution, il est difficile de voir si c'est bien là le règlement voulu. Le projet de résolution s'attaque à un problème qui appelle une solution. J'admettrai aussi que, si l'adoption du projet signifiait le renvoi de la résolution au comité intéressé pour nouvelle étude, ce serait une bonne chose. Mais je crains fort qu'il ne soit possible de résoudre aussi facilement le problème qui se pose. N'oublions pas, en étudiant la question, que ce n'est

[M. Fisher.]