

Vient ensuite l'exposé des avis de divers groupements, tels l'Association des manufacturiers canadiens, le Congrès canadien du travail, la Fraternité internationale des charretiers et autres.

J'estime que, si la question du camionnage relevait de la Commission des transports, celle-ci aurait une extrême difficulté à bien s'acquitter de ses fonctions à cause du problème qui surgirait au sujet de sa compétence.

Le rapport me plaît, d'abord, parce qu'il conseille enfin l'abolition des distinctions injustes à l'égard du tarif-marchandises. Sans viser directement ces distinctions, il conseille l'uniformisation du tarif, ce qui équivaut à la suppression des distinctions injustes dont les habitants des provinces de l'Ouest et ceux des provinces Maritimes sont victimes depuis tant d'années.

Si nous voulons que le pays progresse, que nos ressources naturelles fructifient, un des premiers moyens à prendre c'est de faire la péréquation des tarifs-marchandises. Il existe, dans les provinces de l'Ouest, des ressources naturelles infinies à mettre en valeur. Des usines pourraient s'y établir. Il existe dans la Saskatchewan des endroits propices à l'exploitation des ressources hydrauliques. Mais l'industrialisation de la région est impossible sans péréquation des tarifs-marchandises. Les injustices du passé à cet égard ont beaucoup contribué à empêcher l'essor industriel non seulement des provinces de l'Ouest mais des provinces Maritimes.

Monsieur l'Orateur, tous les députés, sans considération de parti, sauront apprécier le vœu visant à maintenir la convention du Nid-de-Corbeau. Aucune demande n'a été formulée, à ma connaissance, depuis bien des années, en vue de supprimer ces taux avantageux en ce qui a trait au transport des céréales des Prairies. Il était opportun, néanmoins d'étudier la question, d'entendre des témoignages à ce sujet, et il est bon que la Commission se soit prononcée en faveur du maintien de ces taux.

Il y a une autre question que je voudrais aborder. Dans l'alinéa préliminaire du chapitre 17, la Commission établit les grandes lignes de notre politique des transports. Elle précise que notre politique nationale des transports a eu pour point de départ:

a) La construction du chemin de fer Intercolonial en vue de permettre à la Nouvelle-Écosse et au Nouveau-Brunswick de vendre leurs produits dans les provinces centrales;

b) La construction du chemin de fer Pacifique-Canadien en vue de relier la Colombie-Britannique au reste du Canada;

c) L'accord en vue d'établir et de maintenir des communications permanentes entre l'Île du Prince-Édouard et la partie continentale du pays;

d) Les termes de l'union avec Terre-Neuve, prescrivant que le Canada prenne la suite des affaires

[M. Diefenbaker.]

du chemin de fer de Terre-Neuve et des services maritimes pour les confier aux chemins de fer Nationaux du Canada, et entreprenne de maintenir un service maritime de trafic-passagers et marchandises entre Port-aux-Basques et North-Sydney.

Mon collègue, l'honorable député de Saint-Jean-Ouest, parlera de ce point. Ensuite le même chapitre explique les mesures qui ont réalisé l'expansion de notre réseau ferroviaire. Il y est question, entre autres choses, de la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et de l'expansion du port de Churchill. Je vais maintenant en dire quelques mots. Je me rends compte que, depuis un an, le chemin de fer de la baie d'Hudson a beaucoup plus servi que pendant des années auparavant, mais il y a encore bien du progrès à accomplir de ce côté. Je crois qu'on devrait encourager davantage l'utilisation des services à Churchill.

Ces jours derniers, plusieurs députés qui sont allés à Churchill ont pu voir ce qu'on pourrait attendre de l'expansion des aménagements, depuis un an, au port de Churchill. On y a évacué 6,700,500 boisseaux de blé destinés aux marchés outre-mer. Il y est arrivé par voie maritime 3,400 tonnes de marchandises. En expédiant leur blé par là, les cultivateurs de l'Ouest ont réalisé l'an dernier une économie de \$810,000 en frais de transport. Le pays ne tire pas assez parti en ce moment des installations de ce port.

Pour ce qui est du blé humide, la situation dans les provinces de l'Ouest est grave. L'élévateur de Churchill peut contenir deux millions et demi de boisseaux de blé, et en assécher 20,000 boisseaux par jour. Il faudrait utiliser dès maintenant ces installations, afin d'éviter la perte de millions de boisseaux de blé qui risquent de se détériorer dans l'état où il se trouve en ce moment.

On ne peut plus prétexter les dangers auxquels sont exposés les cargos, ni les tarifs élevés d'assurance, pour refuser d'utiliser les installations de Churchill. Les tarifs d'assurance ont baissé. Si le ministre des Transports favorisait l'usage de ces installations, comme je le souhaite, pour l'expédition du blé, les cultivateurs de l'Ouest pourraient réaliser de fortes économies. On ne s'en sert presque pas depuis 1935. Les 6 millions de boisseaux de blé expédiés l'an dernier, ne représentent qu'une très faible proportion des quantités qu'on pourrait expédier par ce port.

La Commission du blé émane de la Couronne. En s'efforçant d'obtenir pour les cultivateurs les recettes les plus avantageuses possible,—c'est d'ailleurs sa fonction,—elle n'a aucune raison de ne pas tirer parti de ces installations. Je prie donc le ministre, comme d'autres députés l'ont déjà fait, de favoriser davantage l'emploi de ces installations. C'est