

à l'œuvre et a fusionné et placé sur le même pied le camionnage et le transport par chemin de fer. Il y est aussi facile d'échanger un billet du chemin de fer pour un billet d'autobus que d'échanger un billet de tramway d'Ottawa pour un billet d'autobus. L'organisme d'Etat régit tous les transports dans ce pays et cela sous un gouvernement tory qui ne l'est apparemment pas autant qu'il en a l'air.

Nous aurons à faire face à ce problème. Toute personne sensée comprend qu'une société ferroviaire ne peut offrir de concurrence dans les endroits dotés de bonnes routes, d'une population nombreuse et où les camions peuvent circuler facilement. A l'encontre de la rame de wagons, le camion peut s'approcher de la porte de service d'un entrepôt et se mouvoir librement. Le chemin de fer peut concurrencer le transport routier seulement sur de longs parcours, comme dans le nord de l'Ontario.

J'ajouterai un mot au sujet de ma propre ville pour démontrer comment elle se ressent ainsi que le district qu'elle dessert du tarif-marchandises. A cause de sa position géographique, cette ville fait le commerce en gros et expédie des marchandises aux villes avoisinantes. La majoration du tarif-marchandises nous porte un rude coup, entraînant inévitablement une augmentation du coût de la vie. On affirme qu'en fin de compte, cette majoration de 21 p. 100 s'élèvera à 50 p. 100 à l'égard du consommateur, quand la marchandise aura passé par tous les intermédiaires. Il ne s'agit pas évidemment d'une augmentation de 50 p. 100 du coût de la vie, mais bien d'une augmentation de 50 p. 100 de ce coût dans la mesure où il subit le contre-coup des modifications du tarif-marchandises.

Le cultivateur de l'Ouest se réjouit que le tarif reste le même à l'égard des céréales; j'ai fait cependant l'autre jour une découverte d'après laquelle la situation serait moins brillante qu'elle ne paraît. Les chemins de fer seraient d'avis, selon une rumeur, que la majoration peut s'appliquer aux charges de retour et au transport sur les lignes d'embranchement, même si le tarif reste le même à l'égard du transport régulier. Sauf erreur, on a dit que la structure tarifaire à l'égard des céréales restait intacte, or le transport au retour et celui qui s'effectue sur les lignes d'embranchement font certes partie de cette structure. Cette ordonnance n'a donc rien à voir à ces deux aspects du transport qui doivent demeurer intacts.

Il y a lieu de blâmer le Gouvernement de la facilité et de l'empressement avec lesquels il a accepté et imposé immédiatement la décision de la Commission des transports, ainsi

[M. Knight.]

que de son refus d'intervenir. Le premier ministre Douglas et les premiers ministres des autres provinces ont eu raison de présenter au gouvernement fédéral une demande en bonne et due forme de surseoir à l'application de la majoration afin de leur permettre de plaider leur cause, et le Gouvernement fédéral a eu tort de persister dans son refus. Voici une coupure du *Star-Phoenix* de Saskatoon reproduisant les observations du premier ministre Douglas au sujet de ce refus:

Il n'y aurait aucun inconvénient à retarder l'application des nouveaux tarifs jusqu'à ce que les provinces aient eu l'occasion d'exercer leur droit d'appel.

Cette déclaration me semble bien raisonnable. Le Gouvernement est intéressé aux effets d'ordre politique. Personne n'aurait pu me convaincre, il y a quelques jours, que cette question des tarifs-marchandises n'était pas devenue une question politique d'importance capitale. Je ne comprends pas comment le ministre, qui d'ordinaire est si rusé, a pu être naïf au point de croire qu'il s'en tirerait lorsqu'il a annoncé le refus catégorique du Gouvernement d'intervenir en cette affaire, car bien qu'il s'agisse dans une certaine mesure d'une question de statistique et de finance, les tarifs-marchandises, surtout du point de vue des disparités et des injustices, deviennent une question humaine, une question sociale, qui est intrinsèquement politique, comme elle l'est effectivement devenue.

A ce sujet, on me permettra de citer une autre opinion émanant de l'Ouest, cette fois d'un journal qui d'ordinaire reflète les opinions du Gouvernement. Je n'aime pas cette expression, mais je n'en trouve pas de meilleure pour le moment. Je cite donc un éditorial publié dans le *Star-Phoenix* de Saskatoon, le 9 avril dernier:

Le gouvernement fédéral a promptement mis en vigueur la regrettable décision rendue par la Commission des transports...

M. l'ORATEUR SUPPLÉANT: A l'ordre! Peut-être devrais-je lire un extrait de l'ouvrage de Beauchesne, troisième édition, concernant la lecture de journaux ou d'articles émanant de personnes étrangères à la Chambre. Je me reporte au commentaire n° 265:

Il est contraire au Règlement de lire des articles de presse, ou des lettres ou communications émanant de personnes étrangères à la Chambre et citant, commentant ou niant des déclarations faites par un membre ou critiquant les délibérations de la Chambre.

Je demanderais aux honorables députés de se comporter en conséquence, quand ils formulent des observations.

M. KNIGHT: Sauf votre respect, monsieur l'Orateur, ce commentaire intéresse le Gouvernement, non pas la Chambre.