

pas encore donné son approbation, mais les pourparlers se poursuivent dans l'hypothèse que l'approbation sera accordée. Comment une société de chemin de fer peut-elle partir de cette hypothèse pour mettre la dernière main à son contrat, je n'y comprends rien. Il semble pourtant que ce soit cela qui se produise.

L'hon. M. Chevrier: La loi exige qu'elle procède de cette façon.

M. Johnston: Je suis sûr que le ministre doit avoir raison; il me semble pourtant qu'avant de conclure l'entente en question, la société de chemin de fer devrait d'abord obtenir l'autorisation de la Commission des transports lui permettant d'exiger les prix qu'elle demande. Il ne semble pas que les choses se passent ainsi.

On remarquera d'abord que les chemins de fer exigent maintenant 22c. par cent livres pour un trajet de vingt milles, tandis que les camions n'exigent que 13c. ce qui fait un écart de 9c. Si les dirigeants des chemins de fer faisaient une concurrence loyale,—la commission royale déclare que tel est l'objet de la loi,—ils abaisseraient leur tarif de 22c. à 13c. et feraient face à la concurrence au point de vue des services. Ce n'est pas ce qu'ils font. Ils abaissent leur tarif à 5c. Je crois cependant que la loi des chemins de fer prévoit clairement que les chemins de fer ne peuvent transporter à perte aucune denrée.

Si, après avoir exigé 22c., les chemins de fer sont maintenant prêts à abaisser leur tarif à 5c., ils ont dû réaliser des bénéfices exorbitants, bénéfiques injustifiés, sur le transport du pétrole et des produits du pétrole dans l'Ouest canadien. Je ne vois, je le répète, aucun inconvénient à ce que les chemins de fer recourent à ce tarif convenu pour faire face à la concurrence; toutefois, lorsqu'ils en viennent au point d'abaisser leur tarif de 17c. par cent livres pour une distance de vingt milles, il est parfaitement clair, il me semble, qu'ils s'efforcent de chasser l'industrie du camionnage de l'Ouest canadien.

Les honorables députés se rendent compte de la situation dans laquelle se trouverait l'Ouest canadien, si la chose se réalisait. Nous ne sommes pas aussi avantageusement placés que les gens de l'Est et du Centre du Canada, où la navigation fluviale exerce une sérieuse concurrence. Nous devons donc, à l'avenir, compter dans une grande mesure sur le transport par camions.

L'hon. M. Chevrier: Je n'ai pas voulu interrompre le député qui avait l'intention de parler des taxes convenues dans la loi; je savais en effet qu'il voulait discuter l'ensemble du

[M. Johnston.]

problème. Mais il a eu maintenant ample occasion de le faire. Je me permets de lui rappeler que l'affaire est en suspens et que la Commission s'apprête à la trancher. Sauf erreur, l'audience se tiendra à Regina ou à Moose-Jaw, cette semaine-ci ou au début de la semaine prochaine. Bien que je n'aie rien à redire à un débat d'ordre général, je signale que le député aborde une question que jugera, dans un avenir rapproché, un tribunal d'archives. J'espère que, prenant ce fait en considération, il estimera qu'il s'est acquitté de sa tâche en ce contentant de faire consigner au compte-rendu les observations qu'il a formulées jusqu'ici. J'ai l'intention de répondre au représentant, mais je ne puis pour le moment aborder une affaire dont la Commission est saisie.

M. Johnston: Je ne prétends pas être un homme de loi; j'ignorais que l'affaire fût soumise à la Commission. Je voulais tout simplement appeler l'attention du ministre sur une idée qui m'est venue,—et je suis persuadé que de toute façon la commission ne prendra au sérieux rien de ce que je puis dire. Que le ministre n'éprouve donc à ce sujet aucune alarme.

L'hon. M. Chevrier: Je n'en éprouve guère.

M. Johnston: Je doute que les chemins de fer en tiennent compte, mais j'espère que le ministre, lui en tiendra compte. La question que je vais maintenant aborder mérite à mon avis, de retenir l'attention du ministre; j'espère qu'il trouvera possible de faire quelque chose à ce sujet. Je suis certain que la commission ne s'occupe pas du problème dont je vais parler.

Jusqu'ici, j'ai consigné quelques faits au compte rendu. Si l'on m'y autorise, je dirais maintenant que les termes de la loi des transports (je suis certain que la commission ne s'occupe pas de la question) comportent un danger éventuel pour l'Ouest canadien. Lorsque le comité l'a discutée en 1937, il n'a jamais été question de permettre aux compagnies de chemins de fer d'éliminer leurs concurrents. Ce serait chose grave, en effet.

Je rappellerais qu'au cours de la dernière guerre, l'industrie du camionnage a accompli une tâche utile en transportant du matériel de guerre d'une partie du Canada à l'autre. Les camionneurs se sont acquittés de cette tâche avec une rapidité et un sens pratique que les chemins de fer ne pourraient jamais espérer égaler. Je rappelle aussi que lors de la grève des cheminots, il y a un an, le camionnage a continué à fonctionner. La situation aurait été grave pour le Canada si les transports routiers n'avaient pas été organisés de façon à pouvoir transporter des