

l'Alberta n'aurait jamais pu aménager le remarquable réseau routier qu'elle possède actuellement et qu'elle continue d'étendre.

Comme la situation financière et industrielle de la province s'est améliorée, l'industrie du camionnage a pris de l'importance, si bien qu'elle fait une forte concurrence aux chemins de fer. Voilà pourquoi les chemins de fer et les autres gros intérêts, s'inquiétant fort de la concurrence du camionnage, supplient le Gouvernement de placer tous les moyens de transport sous la régie fédérale. Il est intéressant de constater que, d'après le rapport, c'est surtout à cause de la centralisation du camionnage dans le Canada central et de la concurrence des taux afférents au transport par canaux que les provinces d'Ontario et de Québec ont pu améliorer leur situation industrielle et financière au détriment des autres régions du pays. Quand on lit soigneusement le rapport, on comprend facilement pourquoi les chemins de fer et certains gros intérêts se sont opposés si énergiquement, chez nous, à la concurrence libre du transport par camions. Voici ce que dit le rapport, à la page 277:

« L'à-propos d'assujétir le camionnage à la même régie et à la même réglementation que celles qui s'appliquent aux chemins de fer a fait l'objet d'une mention spéciale. Ici un grand obstacle se présente.

Le transport par camion se fait en très grande partie dans les limites de la province et il consiste surtout en camionnage privé, c'est-à-dire en un service assuré par des particuliers et des maisons de commerce qui transportent leurs propres marchandises. Une faible proportion seulement du camionnage se fait par louage. Or, ce transport par camion, tant privé que par louage, dans les limites de la province, échappe à la compétence du Parlement, ce qui constitue un obstacle à la coordination et à la fusion des services routiers et ferroviaires.

Voici un passage, monsieur le président, où on donne à entendre que l'industrie du camionnage devrait relever de l'autorité fédérale. Peut-être le ministre n'est-il pas de cet avis, mais la commission n'en signale pas moins avec beaucoup de soin que le camionnage provincial, c'est-à-dire à l'intérieur des limites de la province, relève incontestablement de la compétence provinciale. Elle signale cependant que le camionnage interprovincial est difficile à coordonner et conseille d'assujétir tout le transport à une seule commission.

J'ai signalé, il y a un instant que la concurrence faite aux chemins de fer par le camionnage et le transport par canaux avait été cause de la prospérité des provinces centrales de l'Ontario et du Québec. Aussi, les chemins de fer et certains intérêts de ce pays ont-ils exercé une forte pression en vue d'assujétir le camionnage à la Com-

mission des transports. On peut lire, à la page 286 du rapport, des vues de M. Angus à ce sujet. Voici ce qu'il dit, d'après le paragraphe 10, au bas de la page:

Un tarif, une fois établi, est l'un des facteurs importants qui influent sur l'emplacement économique de l'industrie; toute modification au tarif, en rendant certaines entreprises vulnérables à la concurrence, influera probablement à la longue sur l'emplacement de l'industrie.

C'est précisément ce qui s'est produit dans Ontario et Québec. Grâce à la concurrence déterminée par le tarif, cette partie du pays a joui d'une grande prospérité. Non pas que nous nous opposions le moins à ce qu'Ontario et Québec soient prospères. Je signale le fait tout simplement; la coopération de la Commission des transports et des chemins de fer a nuï au progrès de l'Ouest et des provinces Maritimes. Cette ligne de conduite, on l'a maintenue sciemment. La chose est certaine. On en connaissait les effets; pourtant les provinces Maritimes, les provinces de l'Ouest en appelaient à la Chambre et ailleurs en vue d'obtenir l'établissement d'un tarif équitable pour tout le pays. Leurs réclamations ont été vaines. Le rapport est le premier indice qu'on songe à établir un tarif équitable pour l'Est et l'Ouest. Le rapport se poursuit ainsi:

Il y a donc de puissants financiers...

Remarquez ceci, qui confirme exactement ce que j'ai entendu formuler à ce sujet, depuis deux ou trois ans, à la Chambre:

Il y a donc de puissants financiers qui s'opposent à tout changement important et qui prétendent qu'en matière de politique nationale, on devrait l'éviter ou le neutraliser.

Puis, plus loin:

Actuellement, le régime canadien des tarifs-marchandises subit un changement considérable. Comme dans d'autres pays, les camions (loués pour le transport ou appartenant aux expéditeurs) ont privé les chemins de fer d'une bonne partie des recettes qu'ils tiraient du transport de denrées d'une valeur relativement élevée sur des distances relativement courtes. La diminution des recettes a dû être compensée par le trafic qui ne souffre pas de la concurrence des camions, c'est-à-dire par le transport de denrées de valeur relativement faible sur des distances relativement longues. Au Canada, peut-être plus qu'ailleurs, il en est résulté un fardeau sérieux pour l'économie des régions isolées.

Ces observations de M. Angus indiquent nettement que la ligne de conduite établie par la Commission des transports a provoqué une injustice criante à l'endroit des provinces de l'Ouest, notamment pour ce qui est de l'expansion industrielle et des progrès dans le domaine financier. Les commissaires n'ont pu faire autrement que remarquer que ni l'Ontario ni le Québec n'avaient fait valoir leur point de vue devant la commission. C'est