

provinces des Prairies et ailleurs, les chemins de fer ont besoin de recettes supplémentaires. Il leur est, en effet, très difficile d'y pourvoir suffisamment par un relèvement des tarifs concurrentiels et d'aider par le fait même à uniformiser le tarif-marchandises. Quels que soient les vœux exprimés par la commission royale, je ne pense pas que les tarifs-marchandises puissent être uniformisés à travers le Canada sans le recours à des mesures supplémentaires. Au lieu de n'accorder qu'une subvention de sept millions, le Gouvernement devrait assumer les frais d'exploitation du National-Canadien et du Pacifique-Canadien dans la mesure requise pour garantir des taux de transport uniformes à toutes les régions du pays.

Une politique nationale qui s'est traduite par un relèvement des tarifs-marchandises et par des barrières douanières a nui aux provinces des Prairies. Il est temps que le Gouvernement adopte un programme qui supprimera une fois pour toute les distinctions injustes. Le Gouvernement se doit de prendre en considération la proposition soumise par la Saskatchewan dans son mémoire à la commission royale, c'est-à-dire qu'après avoir pris toutes les autres mesures nécessaires pour mettre fin aux injustices, il doit envisager l'opportunité de verser des subventions en vue de supprimer définitivement toute distinction injuste.

La commission royale ne demande pas, dans son rapport, que la Commission des transports ait désormais compétence sur le camionnage en ce qui a trait au commerce interprovincial; elle propose cependant que le Parlement s'attaque à la question de la concurrence du camionnage dans le commerce entre provinces. Si le Gouvernement uniformisait les tarifs-marchandises partout au Canada, je n'hésiterais pas, pour ma part, à accepter que la Commission des transports ou un autre organisme d'État exerce une surveillance rigoureuse sur le camionnage au transport interprovincial. D'ici là, je me méfierai de toute tentative de confier à cette commission ou à un autre organisme la surveillance des tarifs de camionnage en matière de transport interprovincial, pour la bonne raison que, dans les provinces des Prairies, la concurrence du transport par eau n'existe pas.

La concurrence des camionneurs est relativement faible, mais elle prend de l'ampleur. Sous certains rapports, je crains que, par suite de leurs tarifs-marchandises, les chemins de fer soient en train de perdre le marché. Le tarif sur les automobiles d'Oshawa et Windsor à Regina est tellement élevé qu'il est beaucoup plus économique de faire transporter les automobiles neuves par camion

jusqu'en Saskatchewan. L'Association des détaillants d'automobiles de Saskatchewan parle, dans son bulletin, d'un vendeur de camions qui a épargné \$4,400 sur le prix de transport de \$7,000, en faisant transporter ses camions sur de longues remorques-gigognes.

Si, outre la distinction arbitraire qui existe, le Gouvernement devait réglementer le camionnage interprovincial, sans supprimer cette distinction injuste, il ne ferait qu'aggraver la situation au détriment des Prairies, de la Colombie-Britannique, des provinces Maritimes et des régions qui se trouvent en dehors des provinces centrales. Avant de réglementer le camionnage, il importe tout d'abord de supprimer cette distinction injuste et d'uniformiser les tarifs-marchandises, comme le conseille le rapport. J'espère qu'au cours de la session, le Gouvernement soumettra toutes les modifications qu'il juge nécessaires. J'espère qu'il verra à ce que la Commission des transports termine son enquête générale sur les tarifs-marchandises et règle cette question de distinction injuste et de péréquation sur laquelle elle a le pouvoir de se prononcer en dernier ressort, même aux termes de ce rapport.

M. Hatfield: Avant la suspension de la séance, j'ai posé une question au ministre au sujet du territoire désigné du Pacifique-Canadien et du National-Canadien. Sauf erreur, la limite, pour ce qui est du Pacifique-Canadien, est Boundary, à l'est de Mégantic. Or cet endroit ne se compare pas à Diamond-Junction. C'est à environ 125 milles en deçà de Diamond-Junction.

Au Nouveau-Brunswick, le Pacifique-Canadien offre moins d'avantages à l'expéditeur que le National-Canadien. Il faudrait changer Boundary pour Farnham (Québec). Je constate que le seul vœu de la commission, c'est que l'article 6 soit modifié quant à la tenue d'un compte distinct, afin qu'on se conforme à la méthode actuelle d'enfreindre la loi. Je n'ai jamais entendu un conseil de ce genre. Il semble que présentement les chemins de fer ne font aucun cas de l'article 6 de la loi. Je ne vois pas comment on tient les comptes relatifs à la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Le gouvernement sait où les taux sont en vigueur. Il me semble que l'expéditeur de la Nouvelle-Écosse est plus favorisé que celui du Nouveau-Brunswick. L'expéditeur de Terre-Neuve le serait encore davantage.

Pour ce qui est du commerce d'exportation, la loi parle des expéditions entre Fredericton et Saint-Jean, de Fredericton à Liverpool. La loi définit le transport de marchandises entre Fredericton (N.-B.) et Saint-Jean