

tarif-marchandises, mais je ne vois pas comment une mesure de péréquation soit vraiment pertinente, à moins qu'on ne considère ce qui se passe ailleurs. Les mines de Steep Rock produisent du minerai de fer qui est expédié à la tête des Grands lacs surtout vers les marchés américains. Les mines de Steep Rock sont dans un marasme assez grave qui est attribuable au fait qu'elles sont incapables de faire concurrence aux expéditions de taconite de qualité supérieure provenant des chaînes Mesabi et Marquette sur le marché américain ni aux minerais du Labrador. L'an dernier seulement, après de longues négociations, les mines de Steep Rock ont fini par s'entendre avec le National-Canadien qui est le seul expéditeur à la tête des Lacs à fixer un prix pour le minerai de fer à condition qu'une quantité déterminée soit expédiée. Puis, les taux monteraient ou baisseraient selon la quantité expédiée.

Peu de temps après la conclusion de cette entente, les plus grands concurrents des mines de fer de Steep-Rock, les exploitants de la chaîne Mesabi et de la chaîne Marquette aux États-Unis se sont entendus avec les chemins de fer américains pour réduire sensiblement les taux de transport et, comme résultat, l'intervention des chemins de fer des États-Unis dans l'industrie du minerai de fer a tendance à rendre les taux de transport beaucoup plus souples que ne le sont les taux canadiens. Je me préoccupe, tout comme l'honorable député de Kenora-Rainy-River (M. Benidickson) et l'honorable député de Fort-William (M. Badanai), de ce que la mine de fer de Steep-Rock ne produise pas à plein rendement. Une des causes de ce bas niveau de production, c'est l'échelle du tarif-marchandises. Je soutiens, monsieur l'Orateur qu'il nous importe bien plus d'assurer une souplesse quelconque qui permettrait un rajustement constant de ce tarif-marchandises, afin que nos régions minières puissent soutenir la concurrence que de procéder à une péréquation générale, comme l'honorable député semble l'envisager dans la présente motion.

Je tiens à signaler également que tant que nous ne supprimerons pas la subvention au pont-rail—et elle n'a pas encore été supprimée—tant que nous ne nous serons pas débarrassés du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau, de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et de la loi fédérale sur les grains, qui déterminent un peu dans quelles conditions bien des denrées particulières sont transportées dans diverses parties du pays, il sera impossible d'envisager une forme équitable de péréquation qui puisse être vraiment utile aux régions comme celle que l'honorable député représente.

Je dirais que l'une des attributions des conseils de développement régional qui vont s'établir au sein du nouveau ministère de l'Industrie devrait être d'examiner les problèmes régionaux en fonction des modes de transport disponibles et de l'aide qu'on pourrait en retirer au lieu de recourir à quelque politique générale de péréquation.

En guise de conclusion, j'aimerais dire à l'honorable représentant que, à notre avis, il ne suffit pas de se déclarer contre le péché et pour la maternité ou, pour m'en tenir au problème à l'étude, en faveur de la péréquation des tarifs-marchandises. Ce que chacun de nous doit faire à ce propos, c'est de préciser de quelle manière il voudrait que la question soit envisagée au point de vue de sa propre région.

Le nord-ouest de l'Ontario se préoccupe et s'inquiète de ce problème depuis longtemps. Nous estimons qu'il devrait être étudié par notre conseil économique régional qui, espérons-nous, sera rattaché au gouvernement fédéral et au gouvernement provincial, de façon à ce que ces recommandations soient prises en considération par la Commission des transports et la commission consultative économique générale dont la fondation est recommandée par la Commission royale d'enquête sur les transports. Espérons que le gouvernement créera cet organisme.

Une dernière réflexion à propos des taux de transport, monsieur l'Orateur. Les audiences de la Commission royale d'enquête sur les transports m'ont donné l'impression que celui qui était réfractaire à l'idée d'une réforme de l'ancienne structure était le Pacifique-Canadien. J'ai eu le sentiment que M. Ian Sinclair, vice-président du Pacifique-Canadien et premier avocat de la compagnie au cours des audiences, était bien décidé à ne pas accepter la liberté de concurrence dans les transports que les commissaires envisageaient de plus en plus au fur et à mesure du déroulement des audiences.

D'après moi, la recommandation de la Commission est une victoire sur la conception que se fait le Pacifique-Canadien de la structure des taux et de son rôle dans les transports. J'espère que cette victoire, qui ne s'est pas matérialisée encore sous forme d'un organisme ou d'une politique des taux de transport, sera menée à bien par le gouvernement. Si le renvoi de la motion du député au comité permanent des chemins de fer et canaux était judicieuse et possible, mon parti serait heureux de l'appuyer. Sinon, il me serait désagréable que cette motion soit acceptée par la Chambre sans modification, car elle comporte des lacunes.