

il y a ce qu'on appelle un "duopole". J'ai cherché le mot dans le dictionnaire, mais il n'y est pas. Les avocats des chemins de fer en ont donné une définition; elle se rapproche tellement de celle du monopole qu'il n'y a guère lieu de discuter. Je crois que ces deux chemins de fer sont déjà assez unis, qu'il n'y a pas lieu de les fusionner davantage.

La commission a recommandé que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ne fût pas modifié, et ce pour une bonne raison, savoir que l'accord relatif à ce tarif faisait partie des conditions de l'union des provinces. Ce tarif est nécessaire au maintien du transport des céréales sur cette longue distance. C'est à la page 274 qu'on rappelle que cet accord faisait partie des conditions de l'union. Je me dispense de citer le texte.

A la page 274 également, la commission propose qu'il ne soit pas apporté de modification à la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. C'est un vœu auquel nous souscrivons tous, je crois. A la même page encore, je relève ce qui suit au sujet du réseau de canaux:

L'établissement, dans la partie centrale du Canada, d'un vaste réseau de canaux où les droits de péage furent supprimés, aménagé au coût de quelque 328 millions et entretenu aux frais de l'État.

Estimant ce réseau nécessaire pour le pays, je ne puis qu'approuver la commission lorsqu'elle propose qu'on le continue. Ce réseau de canaux a été très avantageux pour les régions du centre. Je souhaite que le projet de canalisation du Saint-Laurent aboutisse le plus tôt possible, afin que les océaniques puissent remonter jusqu'à la tête des lacs. Ce serait une amélioration énorme, compte tenu des longues distances que doivent parcourir les marchandises destinées à diverses régions du pays. Quoi qu'il en soit, il ne faut pas oublier que l'existence d'un réseau de canaux, maintenu aux frais de l'État,—ce qui veut dire par l'ensemble de la population,—a certes favorisé le progrès du Canada central (l'Ontario et le Québec), en lui assurant de faibles taux de transport.

Si je mentionne cette question en ce moment, c'est que je veux l'exposer plus en détail un peu plus tard. J'appuie aussi l'intéressante conclusion du rapport qui veut qu'on ne se mêle pas aux différends ouvriers, mais qu'ils soient réglés en vertu de la loi des enquêtes en matière de différends industriels. Cette loi, il me semble, devrait continuer de s'appliquer comme par le passé. Je crois que, de façon générale, la Commission d'enquêtes en matière de différends industriels a fonctionné de façon satisfaisante.

Je passe maintenant au chapitre relatif au camionnage. Il est certains aspects de ce

rapport qu je n'approuve pas, pour des raisons évidentes, et je crois que le ministre le sait fort bien. Si le rapport de la commission ne dit pas littéralement que le gouvernement fédéral devrait assumer la régie du camionnage au Canada, il le donne à entendre. L'industrie du camionnage au pays, à mon sens du moins, est d'importance capitale.

L'hon. M. Chevrier: Monsieur le président, je ne puis accepter une telle interprétation des vœux de la commission. Rien ne permet de déduire qu'elle préconise la main-mise sur le camionnage.

M. Johnston: Le rapport propose d'ouvrir une enquête plus approfondie sur le transport par camions entre les provinces. Ce n'est pas là la citation exacte, mais elle ne trahit pas l'original quant au sens.

L'hon. M. Chevrier: La commission propose simplement de modifier la loi des chemins de fer afin de pourvoir à la réglementation du camionnage interprovincial et international.

M. Johnston: Je cherche l'alinéa afin d'en donner lecture. Un instant, je ne semble pas pouvoir le trouver. Le passage est à la fin d'un alinéa. Je le signalerai au ministre tantôt quand je l'aurai retrouvé. Comme il l'a dit, les commissaires ne conseillent pas expressément au gouvernement fédéral de se charger de la régie du camionnage, mais ils le font presque, indirectement du moins.

Notre système de canaux joue dans le Canada central le rôle que jouerait l'industrie du camionnage dans l'Ouest. La commission est explicite sur ce point. Elle déclare que le tarif a été beaucoup plus bas, dans le Canada central, qu'il ne l'aurait été sans les canaux et sans le transport par camion. De fait, elle ajoute qu'alors que les routes sont du domaine provincial, le transport par camion a une portée internationale. Voici ce que je relève à la page 275:

Sous le régime de la constitution canadienne, la réglementation de la circulation sur les routes relève, règle générale, des assemblées législatives. Les gouvernements provinciaux ont affecté de fortes sommes à l'aménagement de routes et un réseau de bonnes routes est à se former graduellement. Actuellement le gouvernement fédéral collabore avec les provinces à l'aménagement de la route transcanadienne qui reliera toutes les provinces du Canada, de l'Atlantique au Pacifique, par une route se prêtant au transport automobile.

Il est vrai, comme le rapport l'indique, que les provinces ont affecté de fortes sommes à l'aménagement de routes convenables et appropriées. Mais les résultats de ces travaux ne se manifestent que depuis quelques années et j'ose dire que, sans l'amélioration de sa situation financière et sans l'expansion industrielle qu'elle a connue,