

yeux du gouvernement fédéral s'appliquant simplement aux chemins de fer et non pas aux camions. Le tarif par voie d'eau est-il compris, car, d'une façon générale, il devrait figurer à mon avis sous cette rubrique? Le député veut-il inclure aussi le transport des marchandises par air qui prend rapidement de l'ampleur?

A propos d'un autre point qu'il n'a vraiment pas compris, même s'il a parlé des taux du Pas du Nid-de-Corbeau en disant qu'ils étaient motivés, on pourrait soutenir, je crois, qu'ils représentent une forme de péréquation. On a certes avancé lors de la dernière commission royale d'enquête que l'une des subventions, qui intéresse les gens de ma région, soit la subvention pont-rail, représentait une forme de péréquation qui vient égaliser le fardeau que portent les expéditeurs de l'Ouest canadien. Que dire du régime du tarif-marchandises dans les provinces Maritimes et de son objet? C'est certes une tentative de péréquation.

Ce qui me rend aussi sceptique sur les bonnes intentions générales de cette motion, c'est que la Commission des transports pendant un certain nombre d'années, surtout d'environ 1955 à 1958, a fait des efforts énormes et a tenu un grand nombre d'audiences au sujet de la péréquation du tarif-marchandises et la plupart des gens, même les avocats des provinces des Prairies qui étaient les plus vigilants—je songe en particulier à M. Frawley de l'Alberta qui était venu à Ottawa—ont admis que la péréquation n'était pas particulièrement avantageuse bien qu'elle ait, en fait, donné certains résultats

Je tiens à faire remarquer à l'honorable député et à la Chambre qu'il existe actuellement plus de 1,700 tarifs convenus. Je crois que le chiffre est presque exact. Cette expansion du tarif convenu a ouvert une partie considérable du vrai tarif-marchandises qui est reporté dans une relation entre le transporteur ferroviaire et l'expéditeur. C'est très bien que l'honorable député parle de sa région comme je parle de la mienne, située au nord-ouest de l'Ontario, mais comment l'intérêt régional peut-il intervenir lorsqu'il est possible pour les expéditeurs et les chemins de fer eux-mêmes de négocier et de fixer un tarif convenu? De toute évidence, simplement parce que les camionneurs brûlent de mettre en doute l'avantage d'un grand nombre de tarifs convenus pour les chemins de fer, ou voudraient le faire s'ils le pouvaient, c'est un moyen d'obtenir un transport de marchandises à meilleur compte. Si, comme en fait foi le compte rendu, les tarifs convenus se multiplient rapidement, cela indique, dirais-je, que la péréquation, sous forme de subside ou de rajustement de tarifs de classe et de

marchandises, n'a plus beaucoup d'importance, et si une partie sans cesse plus grande du trafic est soustraite aux tarifs de classes et de marchandises, il est presque impossible de voir où la péréquation s'appliquera. L'honorable député et les autres honorables députés qui s'intéressent aux tarifs-marchandises de chemin de fer avouent, je crois, que les tarifs convenus sont affichés et peuvent être contestés, et tout expéditeur qui veut se voir appliquer un tarif convenu peut aborder la question. Au besoin, il peut forcer les chemins de fer à le lui accorder.

Ces critiques faites au sujet des difficultés éprouvées pour obtenir une véritable péréquation, monsieur l'Orateur, je ne voudrais pas qu'on croie que, en tant que simple député ou membre du Nouveau parti démocratique, je me suis réjoui de la situation qui existe au Canada à l'heure actuelle. Tout récemment, j'ai assisté à un colloque tenu à Winnipeg et qui était sous les auspices de l'association des ports des lacs canadiens, qui comprend le gouvernement du Manitoba et quelques agences tant à la tête des Lacs qu'à Winnipeg, et qui a l'appui de la Saskatchewan et de l'Alberta. Cette association vise à accroître l'utilisation de la tête des Lacs pour l'échange de produits avec l'Ouest, étant donné que le transport par eau, qui dure huit mois par année, devrait amener une baisse du prix des produits. Après ce colloque, j'en suis venu à la conclusion qu'il existe une certaine collaboration, ou connivence, si l'on préfère, entre les principaux expéditeurs des lacs, la *Canada Steamship Lines*, et les chemins de fer, notamment le Pacifique-Canadien, qui vise à maintenir exactement à 7 p. 100 le tarif rail-eau au-dessus du tarif rail en provenance ou à destination de l'Ouest canadien. La Commission royale d'enquête sur le transport semble encourager la concurrence entre les divers moyens de transport, bien que sous un certain rapport je convienne que ce soit là une méthode idéale de maintenir les tarifs-marchandises au plus bas niveau possible. Mais lorsque nous savons que le tarif par eau et par rail dans l'Ouest ne comporte qu'un écart de 7 p. 100, il est manifeste pourquoi les cargaisons expédiées dans l'Ouest ou dans l'Est par rail et par eau ne sont pas plus considérables. Cela pose un problème concernant le tarif-marchandises qu'à mon avis, la Commission royale d'enquête n'a pas abordé et j'ai très peu d'espoir que les commissaires de la Commission des transports ou le gouvernement l'aborde.

Voici un autre exemple tiré de ma propre région qui révèle la nécessité d'une plus grande souplesse et adaptation en matière de