

années, un point sensible pour l'industrie du camionnage des Maritimes car les chemins de fer ont certains avantages dont les camionneurs, moins puissants, ne jouissent pas.

Comme l'a dit le ministre, cette disposition n'a pas seulement l'avantage d'apporter un élément de concurrence, ce qui est en soi une bonne chose, mais elle fournit une réponse immédiate à l'un des problèmes qui ont empoisonné l'industrie de la région atlantique depuis l'adoption, il y a un certain nombre de sessions déjà, de la loi nationale sur les transports.

Une des pires conséquences accessoires de cette loi fut de laisser la bride sur le cou aux taux de détail et dans certains cas, je m'en souviens, les industries maritimes durent faire face à des augmentations allant jusqu'à 500 p. 100 pour le transport des chargements au détail. Cela constituait un fardeau énorme pour ces industries; c'est le moins qu'on puisse dire. Il me semble qu'en assurant aux camionneurs les avantages énoncés par ce bill la situation sera améliorée. Ce sont les camionneurs qui s'occuperont de ce genre d'expéditions dont le volume pourrait les faire classer dans la catégorie des chargements partiels de wagons encore qu'il faille, dans ce cas, en modifier au moins le nom. En tout état de cause, leur confier les expéditions de volume réduit qu'un camion peut facilement transporter, mais qui ne remplissent qu'une partie d'un wagon de chemin de fer fera beaucoup pour améliorer une situation devenue très pénible pour beaucoup d'industries dans le Canada atlantique.

Je vais maintenant traiter de la proposition du ministre qui ne figure pas dans la mesure. C'est une méthode pour réaliser les objectifs du bill C-207, c'est-à-dire instituer un comité mixte fédéral-provincial chargé de s'occuper des subventions. Ce sera pour nous un guide très utile lorsque la mesure globale sera présentée à l'automne. Nous pourrions voir comment les représentants de la Commission canadienne des transports ont réussi à collaborer avec les représentants de l'Est du Canada nous connaissons les écueils inattendus qui se seront présentés dans leurs transactions au cours de quelques mois, le genre de pressions exercées sur cet organisme pour l'octroi de subventions; nous saurons ceux qui demandent de l'aide, ceux qui ont besoin d'aide et ceux qui n'en ont pas besoin. Ces renseignements devraient être fort utiles pour nous guider quant aux dispositions à inclure dans la mesure législative globale qui nous sera présentée à l'automne.

Nous conviendrons tous, je crois, que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, dont les objectifs étaient fort louables en 1927, n'est proba-

blement plus en rapport avec la réalité. On se plaint souvent qu'elle n'est utile qu'à un secteur, les chemins de fer, mais pas particulièrement aux expéditeurs. La mesure destinée à mettre davantage l'accent sur les subventions aux expéditeurs plutôt qu'aux transporteurs est excellente au départ et j'espère qu'elle se concrétisera davantage lorsque la nouvelle mesure d'ensemble sera présentée à l'automne.

Je dirais en terminant que je diffère complètement d'opinion avec le ministre des Transports (M. Jamieson) et avec sa conception de la mesure telle qu'il nous l'a exposée ce matin. Je veux parler de l'article 5 du bill par lequel le gouverneur en conseil est autorisé à modifier ou à supprimer l'abaissement des tarifs pour les mouvements préférés du trafic visés à l'article 4 de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. A mon avis, c'est vraiment un très mauvais principe. Si cet article est adopté nous abrogerons en réalité une disposition statutaire pour la remplacer par une décision administrative c'est-à-dire que l'on nous prie de faire taire la voix du Parlement et d'accorder au gouvernement—car en réalité c'est à cela que la disposition se résume—le droit d'adopter des résolutions statutaires et de les supprimer complètement ou de les modifier.

Si ce projet de loi n'était pas une mesure provisoire, une pareille conception entraînerait un débat qui durerait des jours et des jours. A mon avis, ce genre de disposition atteint la substance même des travaux du Parlement. Je tiens à prévenir honnêtement le ministre que nous comptons nous opposer à cet article. Notre esprit de collaboration de ce matin et, je l'espère, nos efforts visant à faire adopter la mesure avant que la Chambre ne passe à d'autres questions cet après-midi sont justifiés à mon avis par le caractère provisoire de la mesure. Nous comptons sur une conception législative beaucoup plus orthodoxe lorsque le ministre des Transports nous présentera l'ensemble des mesures législatives au cours de la session d'automne.

M. Mark Rose (Fraser Valley-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'étais membre du comité des transports et des communications qui s'est rendu dans les provinces atlantiques. Lors de cette visite, nous avons eu cinq ou six journées de travail énorme et nous avons entendu un très grand nombre de mémoires sur tous les aspects des problèmes soulevés par le transport et par la disparité régionale dans les provinces atlantiques. La réclamation qu'on entendait le plus souvent et sur laquelle on insistait le plus était celle de l'industrie du camionnage qui demandait les avantages accordés aux chemins de fer de la région.