

rapport de ce relevé économique au sujet du papier journal et de la pâte à papier. Aujourd'hui, j'aimerais signaler certains de ces taux qui s'appliquent au transport des denrées alimentaires, qui ont des conséquences directes pour le travailleur moyen et qui, en grande partie, sont payés par lui.

Aux termes du tarif convenu n° 1126 à partir de Vancouver, tombant dans la catégorie du minimum de 30,000 livres, nous constatons qu'on peut expédier des denrées à Dryden (Ontario), soit une distance de 1673 milles, pour \$2.40 les cent livres, et à Fort-William, soit 1883.5 milles, pour le même prix, \$2.40 les cent livres; en revanche, pour les expédier à Flin-Flon, à 1479.7 milles seulement, le taux est de \$2.47 les cent livres, et à Lynn-Lake, soit 1630.3 milles, le taux est de \$2.80 les cent livres. Les honorables députés constateront que les taux sont plus élevés pour des distances plus courtes.

D'après le même taux convenu n° 1126, le prix de transport de Vancouver à Winnipeg est de \$1.85 les cent livres, c'est-à-dire sur une distance de 1,464 milles, alors qu'à destination du Pas, qui ne correspond qu'à un trajet de 1,388 milles, le prix est de \$2.33 les cent livres. Ces inégalités existent dans la vallée de la Swan, à Thompson, Churchill et, d'ailleurs, à tous les endroits situés le long des voies ferrées menant à Lynn-Lake et Churchill, comme c'est, d'ailleurs, déjà le cas depuis des années.

La même chose vaut pour les marchandises arrivant de l'Est du Canada en vertu des taux convenus n°s 1089 et 230, qui comportent des prix de transport en direction de ces centres septentrionaux plus élevés qu'à destination de bien des endroits dans l'Ouest canadien, qui se trouvent cependant à une distance beaucoup plus grande du point d'expédition. C'est la raison pour laquelle j'estime qu'il y a, depuis des années, des injustices dans la structure des tarifs pour toutes sortes de transport de marchandises vers le Nord du Manitoba, et je ne puis assez insister auprès du gouvernement pour lui faire comprendre la nécessité urgente de remédier à la situation actuelle.

La population de bon nombre de ces endroits septentrionaux, qui souhaite se rendre pendant les vacances dans d'autres régions du Canada en voiture, doivent expédier celle-ci jusqu'à l'autoroute la plus proche et vice-versa. On se plaint continuellement de ce que coûte ce transport. L'automne dernier, on a procédé à une réduction du prix de transport aller et retour Lynn-Lake. Mais, le mois dernier, à ce que l'on m'a dit, ce taux a été ramené à l'ancien niveau. Il me semble que le taux applicable aux automobiles appelle également une enquête et une réduction.

Comme je l'ai déjà mentionné, ces prix de transport injustes atteignent gravement tout ceux qui vivent dans les régions septentrionales, mais les deux principales réclamations qu'on entend, c'est qu'ils tendent à décourager l'expansion rapide de cette région du Canada, tout en coûtant cher aux chefs de familles. Les divers points mentionnés ne représentent qu'une partie des raisons pour lesquelles je saisis avec plaisir cette occasion d'appeler l'attention de la Chambre, et plus particulièrement celle du gouvernement, sur la nécessité urgente d'une péréquation des tarifs-marchandises dans toutes les régions du Canada.

M. D. M. Fisher (Port-Arthur): La motion dont la Chambre est saisie est de telle sorte qu'on ne saurait s'y opposer, non plus qu'on ne saurait dire qu'on est contre les enfants, ou contre la maternité, ou encore contre la famille royale d'Angleterre. La péréquation des tarifs-marchandises est la tarte à la crème, l'idéal de presque toutes nos régions. Elles rêvent toutes d'une égalisation alignée sur les taux les plus bas. Comment alors combattre cette conception? Depuis 40 ou 50 ans, tous ceux qui se sont fait entendre au sujet des tarifs-marchandises ont professé le même dogme; ce principe a inspiré d'innombrables témoins défilant à la barre, ainsi que les mémoires soumis aux commissions royales d'enquête.

J'ai sous les yeux la table des matières des réunions de la Commission royale des transports, en 1959. La question de la structure des tarifs-marchandises se subdivise en de nombreux chapitres. Sous le titre «taux de péréquation», on trouve d'innombrables sources de référence, qui établissent l'orientation générale. Bref, tout le monde est en faveur de la péréquation.

Mais dans sa deuxième partie, la motion de l'honorable député, stipule... «afin que les prix de divers services et marchandises soient plus équitables d'un bout à l'autre du pays». C'est là une extension du principe directeur, que n'accompagne pas l'explication des moyens grâce auxquels la péréquation voulue serait atteinte. Sauf tout le respect que je dois à mon honorable ami, il s'est étendu sur les inégalités, sans nous indiquer le moyen de les aplanir. L'honorable député ne distingue pas entre les chemins de fer et les camions. Et pourtant, il saute aux yeux qu'étant donné le genre de marchandises transportées à l'heure actuelle, on ne peut adopter une ligne de conduite nationale sur les transports à l'égard des tarifs-marchandises, sans prendre des mesures au sujet du camionnage. L'honorable représentant ne nous a présenté aucune recommandation et ne nous a pas dit de quelle façon on peut, à son avis, y parvenir, les tarifs-marchandises aux