

de la Commission manquent de compétence, mais plutôt qu'ils ne sont pas revêtus de l'autorité suffisante,—je crois que c'est la formule légale,—pour en décider avec justice. Ils ne possèdent pas l'autorité suffisante et c'est ce que le bill propose de leur conférer. Je n'en pourrais pas fournir la preuve si on l'exigeait, mais je suis bien sûr qu'un ancien membre de la Commission des chemins de fer m'a dit que la Colombie-Anglaise n'obtiendrait pas justice sur ce point tant que la loi ne serait pas modifiée de manière à conférer à celle-là une compétence suffisante en la matière. L'honorable député de New-Westminster (M. Reid) nous a cité de copieux extraits du rapport de la commission Duncan, laquelle se composait d'hommes d'expérience. Non seulement proposaient-ils cette modification, mais ils le disaient dans les termes mêmes que l'on retrouve en grande partie dans le texte du projet de loi de l'honorable député.

On a fait grand état du rapport de la commission Duncan et j'imagine qu'on le considère encore important. On l'a dénommé la grande charte des Maritimes. Je me souviens encore de l'énergie que l'opposition d'alors mettait à en réclamer l'exécution. Le Gouvernement du temps y donna suite dans une large mesure et au grand avantage des Provinces maritimes, je crois. Puisqu'on a trouvé ces conclusions sages et importantes, pourquoi en restreindre l'application à ces provinces? Pourquoi ignorer ce qu'elles ont d'avantageux pour la Colombie-Anglaise? Les extraits que l'honorable député de New-Westminster a cités l'autre soir en établissent le sens exact. Ce bill propose de conférer à la Commission des chemins de fer les pouvoirs dont la commission Duncan la voulait voir revêtue, et non pas autre chose: pouvoirs dont un de ses anciens membres la disait dépourvue, et que la commission Duncan proposait de lui conférer.

Je ne crois pas que personne ait tenté de motiver ces tarifs; non pas ouvertement en tout cas, si on l'a essayé de façon indirecte. Ils sont trop injustes pour que personne tente de les défendre. Ici, je me permettrai de signaler un danger. A la page 20 du rapport de la dernière conférence impériale se trouvent les résolutions de portée générale adoptées par cette conférence, indépendamment des accords. La première,—du moins c'est l'ordre qu'on lui donne dans le sommaire,—regrette et déplore l'existence de toute méthode passée, présente ou à venir de prime dont les dominions participants pourraient doter leur commerce extérieur. On dénonce pareille mesure. On connaît le système des primes Paterson établi en Australie, et d'autres semblables. On s'est engagé à y renoncer le plus vite possible. L'esprit de cette résolution est certainement hostile à

[M. Neill.]

de nouvelles primes. Or le barème actuel des chemins de fer en ce qui concerne la Colombie-Anglaise comporte certainement une prime évidente à l'exportation du blé, au préjudice du blé de consommation intérieure. Peut-on croire autre chose, quand le prix est deux fois plus fort dans un cas que dans l'autre? Cette différence à part d'être préjudiciable à la Colombie-Anglaise peut donner lieu à de graves ennuis du côté de l'Angleterre où l'on est très chatouilleux. On y demande déjà l'imposition de droits sur les produits canadiens, et ceci met un atout dans leur jeu.

Depuis plusieurs années, la situation est donc telle que je l'ai exposée brièvement. Voilà deux ans et demi que le Gouverneur en conseil a été saisi du recours de la Colombie-Anglaise et des différents corps qui en ont appelé à lui. Le Gouvernement pouvait prendre plusieurs attitudes: acquiescer à la demande d'appel ou bien la refuser; renvoyer l'affaire à la Commission des chemins de fer, et le premier ministre a laissé entendre que c'est ce qu'il ferait s'il intervenait d'une manière ou d'une autre, ou bien encore ne rien faire comme il le faisait depuis assez longtemps. Mais il ne fit rien de tout cela. Un des membres du cabinet fit une suggestion et je pense bien que c'est le premier ministre, parce qu'il s'agit d'un moyen qui convient bien à son esprit éveillé. Je ne crois pas que ce soit le ministre des Chemins de fer (M. Manion), parce que l'idée ne lui en serait pas venue, ce me semble. Quelqu'un proposa donc qu'au lieu d'avoir recours à une contestation judiciaire, pour parler ainsi, les représentants des compagnies de chemins de fer et des consommateurs discutent entre eux la question. L'idée était bonne, parce que chaque fois que le danger d'un procès nous menace il est toujours sage de terminer le différend par des concessions mutuelles et justes de part et d'autre. La seule chose à reprendre fut la méthode employée pour y arriver. Nous entendons souvent ici-même des membres accuser le premier ministre de jouer au dictateur. Il y a des moments où la dictature est une bonne chose. J'aurais bien voulu que dans ce cas le dictateur eut lui-même vu à la mise à exécution du plan qu'il avait tracé mais malheureusement il en confia la tâche au ministre des Chemins de fer qui entreprit de faire, avec le président du Pacifique-Canadien, M. Beatty, une partie de poker dont l'enjeu étaient les intérêts de la Colombie-Anglaise. Le résultat fut désastreux pour cette province. Si le premier ministre avait pris place autour de la table de jeu, je ne crois pas que M. Beatty se serait retiré avec le poil, la peau, la chair et le queue de l'animal, ne nous laissant que... que ce qui restait. Me servant d'une