

est destinée à l'exportation. Les chemins de fer sont en concurrence en ce qui concerne le commerce d'exportation, d'où nous devons présumer que les administrateurs des voies ferrées, qui sont des hommes d'affaires, sont d'avis que c'est un commerce rémunérateur. Si les chemins de fer font de bonnes affaires dans les circonstances, ils ne seront certainement pas ruinés par le transport d'une plus grande quantité de marchandises au même taux. Supposons, par exemple, qu'un convoi formé de trente wagons de blé voiture sa cargaison des provinces de l'Ouest à la Colombie-Anglaise. Vingt-neuf des wagons sont chargés de blé d'exportation au tarif peu élevé. Ce doit être une entreprise fructueuse puisque les chemins de fer cherchent à l'obtenir. Cependant, ils disent qu'ils ne peuvent transporter le trentième wagon chargé de blé domestique excepté à un prix plus que le double de celui qu'ils consentent à accepter pour la presque totalité de ce commerce. Cela ne paraît pas logique. L'honorable député a prétendu qu'il serait désastreux d'abaisser les tarifs, mais il ne doit pas oublier que les chemins de fer ont eux-mêmes réduit les prix de transport du blé d'exportation.

Les remarques de l'honorable député de Fraser-Valley (M. Barber) ont eu presque exclusivement pour objet une attaque politique contre mon honorable collègue de New-Westminster (M. Reid), le parrain de ce bill. Cette attaque est d'autant moins motivée que l'honorable député de New-Westminster n'y a pas donné lieu. Quoi qu'il en soit, l'honorable député de New-Westminster est parfaitement en état de se défendre lui-même.

Analysons maintenant la situation pour voir si cette mesure est nécessaire. C'est ainsi qu'il faut procéder touchant des questions de cette nature. Il y a longtemps, le tarif de transport du blé d'exportation vers la Colombie-Anglaise était beaucoup plus élevé qu'à présent, mais il était encore plus bas que le tarif du blé domestique. A la suite de représentations, le tarif d'exportation fut sensiblement abaissé, mais le tarif du grain domestique n'a pas été réduit du tout. Et même l'écart entre les deux est devenu plus prononcé. C'est ce qui est arrivé en plus d'une occasion, et je me demande s'il n'y pas été fait une troisième réduction. La différence est maintenant très grande, soit plus du double. Si cet écart était juste à l'origine, il n'est pas raisonnable qu'il soit augmenté dans les proportions actuelles.

De temps à autre les gouvernements de la Colombie-Anglaise ont protesté contre cet écart, mais en vain plus ou moins. Cette décision a été prise par des gouvernements composés de différents groupes. En s'opposant à ces demandes de réductions de tarifs, je crois

que les chemins de fer ont violé une loi très importante, celle qui concerne les diminutions de revenus. Cette loi s'applique d'une manière aussi inévitable que celle de l'offre et de la demande. En d'autres termes, on ne peut demander plus que ne le permet le trafic. C'est un axiôme bien connu dans l'exploitation des chemins de fer et dans d'autres domaines des affaires. Comme résultat, les chemins de fer ont tué la poule aux œufs d'or.

J'ai sous la main une lettre d'un homme d'affaires bien connu de ma circonscription. Il m'a écrit il y a quelques jours, et me dit qu'une grande partie du reste des troupeaux de volailles a été expédiée, et qu'il n'y en a pas plus de 15 p. 100 maintenant. C'est-à-dire que ces troupeaux ont été réduits de 85 p. 100 dans cette région. Je sais que c'est exact. Je me rappelle des gens qui possédaient deux, trois, quatre mille volailles, mais qui n'en ont plus une seule. Ils sont absolument ruinés. Les chemins de fer n'ont pas seulement perdu le transport des substances alimentaires dont ces éleveurs auraient besoin, mais aussi celui de fournitures et autres accessoires. Il y a de plus le voiturage très profitable des œufs à Montréal. Le prix de transport excessif pour ce commerce les a privés de cette source de revenus.

La Colombie-Anglaise a plus d'une fois demandé à la Commission des chemins de fer de remédier à cette situation, mais toujours en vain, pour les raisons que je mentionnerai ultérieurement, et alors elle s'est adressée plus d'une fois au gouvernement fédéral. Je ne m'en prendrai pas plus au gouvernement libéral qu'au gouvernement conservateur, parce que les deux semblent avoir eu autant d'inertie. Au cours de la session de 1931, la Chambre fut saisie de cette question, et l'avis du premier ministre est consigné à la page 1777 v.f. du compte rendu officiel de cette session-là. Le premier ministre déclara que la Commission des chemins de fer étant un tribunal il hésiterait à proposer au cabinet d'en infirmer et même d'en examiner les décisions. La loi, dit-il, permet ce recours au cabinet, mais celui-ci étant composé d'hommes de parti, c'est son expression, il ne paraît pas bon de faire reviser les conclusions d'un tribunal par des juges partiaux. Partialité et justice sont des termes contradictoires, évidemment. J'ai dit alors que j'étais, quant à cela, d'accord avec lui. A mon sens, ce n'est pas au cabinet que le recours devrait se faire mais à la Cour suprême. Le premier ministre, je le répète, prétendait que la Commission des chemins de fer comptait des experts tout à fait aptes à régler ces questions. J'en conviens mais encore faut-il que ceux-ci soient compétents. Je m'exprime peut-être mal. Je ne veux pas dire que les membres