

à la province. Comme je l'ai dit, il y a un instant, j'espère que le ministre des Transports étudiera le mémoire qui lui a été présenté au nom du transbordeur de l'île Wood et où est énoncé ce que la société se propose de faire en vue d'assurer à l'île-du-Prince-Édouard un meilleur service. Ainsi, il accordera un grand avantage à la province.

Je tiens à parler d'une autre question. Il s'agit d'un autre service de bac transbordeur à l'extrémité ouest de l'île. Je sais que si l'honorable représentant de Prince était ici, il agiterait la question de ce service. Il ajouterait à nos moyens de transport, si on pouvait l'aménager d'ici un an ou à peu près, et il rendrait de grands services aux cultivateurs de la partie occidentale de la province.

Bien que mon temps de parole soit limité, il est une autre question dont je veux dire un mot. Il s'agit d'un sujet qui revient sur le tapis de temps à autre: les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. D'une façon générale, ceux qui abordent cette question semblent croire que les provinces Maritimes touchent une subvention en vertu des dispositions de la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Cependant, il suffit d'examiner les choses de près pour constater qu'il n'y a pas de subvention. Je ne vois pas que la question ait été étudiée dans le rapport.

Ainsi, de 1912 à 1926, les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ont augmenté de 92 p. 100.

Durant cette même période, le tarif général de transport des marchandises n'avait été majoré que de 55 p. 100 dans le reste du pays. Après une étude du tarif-marchandises appliqué à l'île du Prince-Édouard et aux provinces Maritimes, la commission Duncan avait proposé l'uniformisation et une baisse d'un cinquième avait été accordée.

Ce n'était pas une aumône ni une subvention mais une simple uniformisation du tarif-marchandises de façon que le tarif appliqué aux provinces Maritimes fût conforme à celui du reste du pays. Puisque la majoration avait été pour nous de 92 p. 100, comparativement à 55 p. 100 ailleurs, cette concession de 20 p. 100 ne réalisait pas l'uniformisation complète. On aurait dû nous accorder une autre baisse d'un cinquième afin de nous permettre de jouir d'une certaine priorité à l'égard de l'importation de céréales et de l'exportation de pommes de terre.

Beaucoup de gens assimilent souvent le tarif-marchandises à une subvention. Pour ma part, j'ai toujours combattu cette notion. C'est une concession qui nous revient de plein droit. Nous n'obtenons, en somme, que l'uniformisation du tarif.

[M. McLure.]

M. Knowles: Je ne veux pas retarder l'adoption du crédit mais j'ai un point à soulever au sujet des chemins de fer Nationaux. Je puis attendre, pourvu que le ministre me donne l'assurance que je pourrai y revenir au moment de l'examen d'un autre crédit.

L'hon. M. Chevrier: Je puis donner dès maintenant cette assurance au député.

M. Knowles: Le ministre peut-il me dire quel sera le crédit pertinent?

L'hon. M. Chevrier: N'importe lequel des huit ou dix crédits relatifs au National-Canadien.

M. Knowles: Mettons le crédit 490?

L'hon. M. Chevrier: C'est parfait.

M. Low: J'étais bien tenté de parler longuement du rapport de la Commission, mais puisqu'il est près de onze heures, je ne prendrai que quelques minutes pour traiter un point qui m'intéresse. Avant la rétrocession des ressources naturelles aux provinces, un certain nombre d'établissements ont été fondés dans l'Alberta septentrionale, dont l'un à Fort-Vermilion, situé le long de la rivière de la Paix, à environ 200 milles de la ville de la Rivière-à-la-Paix. Un peu plus tard, on a fondé un autre établissement du nom de Carcaju.

Le seul moyen de transport dont disposaient ces colons pour atteindre leurs établissements ou en expédier leurs produits était le bateau fluvial. Ils ont fondé des fermes assez considérables et, comme le ministre le sait, toute la région est devenue grande productrice de céréales et de bétail. Au tout début de la colonisation de ce territoire septentrional, la Compagnie de la baie d'Hudson a établi un service de transport, par bateau et par barge, de ses propres marchandises ainsi que des fourrures et autres articles dont elle faisait l'acquisition au cours de ses activités commerciales.

Il n'y a pas longtemps un concurrent a commencé à exploiter un service de bateaux et de barges qui descendent et remontent le fleuve. Cette concurrence s'est maintenue jusqu'au printemps ou à l'été dernier. Lorsque la civilisation a semblé les atteindre, ces gens ont commencé à éprouver des difficultés. Les règlements plutôt sévères qui régissent le transport fluvial et maritime ont été appliqués, si bien que ce concurrent de la Compagnie de la Baie d'Hudson a dû renoncer à son entreprise. La principale raison c'est qu'il devait avoir un capitaine compétent et des cabines de passagers même à bord des navires qui transportaient du bétail. La Compagnie de la Baie d'Hudson n'a pas amélioré