

tiers appliquée en raison de la modification apportée, l'automne dernier, à la loi des chemins de fer réduisait à \$2.09 les cent livres le prix du transport de la même quantité de conserves jusqu'à Calgary ou Edmonton. Mais le Pacifique-Canadien s'est hâté de déposer un nouveau tarif qui portait le taux transcontinental de \$1.57 à \$1.89. Ainsi, en vertu de la règle des quatre tiers, le taux de transport aux endroits intermédiaires, particulièrement Calgary et Edmonton, était de \$2.53 les cent livres, soit une augmentation de 44c. les cent livres, à l'égard des denrées en conserve.

Ce n'est là qu'un exemple. La même chose s'applique aux autres denrées transportées de l'Est du Canada aux points intermédiaires. J'ai dit que j'étais étonné de la hâte que le Pacifique-Canadien mettait à déposer son nouveau tarif. Je suis bien sûr, d'après tous les renseignements que j'ai pu obtenir, que depuis que la Chambre a adopté les modifications de la loi des chemins de fer que renfermait le bill n° 12, la situation en ce qui concerne la concurrence n'a pas du tout changé. Je doute fort que les spécialistes du Pacifique-Canadien puissent démontrer que la situation ait changée en ce qui concerne la concurrence.

Je ne prétends pas qu'il est impossible de démontrer qu'il pourrait se produire un changement à l'avenir, mais on n'établit pas des taux de transports (du moins on ne devrait pas les établir) d'après les changements qui pourraient survenir des années après. Les taux de transports ont été et doivent se fonder sur la situation qui existe au moment où on les fixe. Toute modification doit être la conséquence d'un changement qui s'est effectué en ce qui concerne la concurrence et je parle maintenant en particulier des taux de concurrence.

Je suis très stupéfait et fort désappointé de l'attitude du Pacifique-Canadien, mais je dois ajouter que je le suis également de l'attitude de notre réseau ferroviaire national, le National-Canadien. Au cours de toutes les séances du comité, l'automne dernier, le National-Canadien a gardé le silence et permis au Pacifique-Canadien de parler au nom des chemins de fer. Le National-Canadien a soutenu qu'il n'était pas nécessaire et qu'il ne serait pas nécessaire avant un avenir assez lointain de relever le tarif transcontinental. Il estimait s'en tirer assez bien sans cela et l'expérience a démontré qu'il avait raison.

Rien de ce que le Pacifique-Canadien pourrait faire ne m'étonnerait cependant après avoir été témoin des efforts déployés par ses représentants pour empêcher l'adoption des modifications que nous voulions faire apporter au bill n° 12. Je soutiens cependant que

ce chemin de fer n'aurait pas pu, à lui seul, préparer un nouveau barème, le soumettre à la Commission et le faire accepter. Il fallait absolument compter sur l'aide entière du National-Canadien. De toute évidence, le Pacifique-Canadien l'a obtenue. Voilà pourquoi je suis si profondément déçu. Depuis trois ou quatre mois, le National-Canadien doit avoir considérablement modifié son attitude: aucun changement ne s'est pourtant produit en ce qui a trait à la concurrence. D'où vient ce changement d'opinion? La société a-t-elle consulté le ministre? Si elle l'a fait, quel conseil a-t-elle reçu?

L'hon. M. Chevrier: Le National-Canadien ne m'a certainement pas consulté.

M. Low: Pourtant, compte tenu des efforts extraordinaires déployés par le ministre pour faire adopter le bill,—efforts que nous trouvons des plus admirables,—et compte tenu du silence de la société ferroviaire au cours des séances, n'est-il pas étonnant qu'elle n'ait pas consulté le ministre au sujet d'une question aussi importante que celle-là, d'une mesure qui va directement à l'encontre des principes reconnus dans le bill qu'a fait adopter le ministre et qui est devenu par le fait même loi? Si le National-Canadien n'a pas consulté le ministre, quelqu'un mérite certes des reprimandes. N'oublions pas que ce chemin de fer est la propriété de l'État. N'oublions pas non plus que le nouveau barème du tarif transcontinental n'aurait jamais été accepté par la Commission sans l'appui entier et sans l'approbation du National-Canadien dont les administrateurs ont dit qu'aucune majoration des taux de concurrence ne serait nécessaire dans l'avenir immédiat.

La situation est grave. Si nous permettons que ces sociétés nuisent aux efforts des représentants du peuple et qu'elles dictent une ligne de conduite au Parlement du Canada, c'est que nous en sommes à un point critique de notre histoire. Je suis amèrement déçu car on pouvait supposer que les deux sociétés attendraient au moins d'avoir recueilli assez de données pour motiver une majoration du tarif transcontinental. Mais elles n'ont pas attendu. Il serait très intéressant en même temps que très instructif pour beaucoup d'entre nous d'apprendre pourquoi. On a fait croire à la population de ma province que la règle d'un et un tiers lui serait beaucoup plus avantageuse que le tarif d'exception qu'il lui a fallu payer depuis tant d'années. Il en a été de même pour la population de l'ouest de la Saskatchewan qui, elle aussi, a été atteinte.

M. Green: Le prix du transport a été réduit, n'est-ce pas? Même si le tarif transcontinental a été relevé?