

Je ne puis concevoir, monsieur le président, pourquoi l'Alberta et la Saskatchewan ainsi que la partie occidentale du Manitoba doivent subir, comme il a été clairement démontré ici, un traitement discriminatoire. C'est là notre unique objection. Ce n'est pas tant le relèvement ou l'abaissement des taux qui nous préoccupe que l'effet discriminatoire de ces taux.

Qu'on me permette à présent d'expliquer notre situation un peu dans le détail. Je n'empiéterai pas beaucoup sur le temps du Comité. Vous trouverez aux pages 15 à 18 du fascicule n° 3 une explication de notre position. Presque toute l'argumentation qui a été présentée ici cet après-midi a porté, d'après moi, sur l'effet des taux discriminatoires et leur répercussion sur notre économie. Monsieur le président, laissez-moi vous dire que dans ma province, à vrai dire dans toutes les provinces des Prairies, nous tâchons d'établir nos propres manufactures et de satisfaire nos propres besoins, et nous ne nous contentons plus de servir de marché aux fabricants de l'Est. Nous voulons créer et exploiter nos propres industries, non seulement en Alberta mais aussi en Saskatchewan. L'un des objectifs visés par la Commission royale, si j'ai bien compris, était d'étudier les moyens de développer le potentiel industriel du Canada tout entier. Monsieur le président, j'en appelle à tous les membres du Comité ici présents d'appuyer en principe la mesure législative qui nous est proposée. À notre point de vue, nous serions portés à faire confiance aux recommandations de la Commission royale, que l'on trouve incorporées dans ce bill; nous appuierions les recommandations de la Commission royale plutôt que de dépendre entièrement de la Commission des transports, comme cela s'est produit dans le passé. Et maintenant, puisque ce bill renferme les recommandations de la Commission royale, nous entendons lui accorder notre appui.

LE PRÉSIDENT: La clause est-elle adoptée?

M. MACDONNELL: J'ai une question à poser, monsieur le président. Si je comprends bien, la Commission des transports reçoit certains conseils dans un autre article du bill, mais elle conserve une assez grande liberté d'action. Dans le présent cas, il semble qu'on ferait bien d'établir une règle. Ensuite, à la lecture du rapport, il n'apparaît pas clairement comment on est arrivé à la formule du un et un tiers; j'imagine qu'il aurait été indifférent que le chiffre fût de 40 ou 50 p. 100, car il s'agissait d'une opération mathématique. Enfin, voici ma question: est-il absolument nécessaire dans ce cas d'enlever à la Commission des transports ce pouvoir discrétionnaire? Faut-il abandonner tout espoir de pouvoir jamais trouver la solution en tant de mois ou d'années, par une entente collective, ou faut-il accepter comme définitive les décisions de la Commission des transports dans ce cas? Devons-nous supposer que la loi interviendra d'une façon déterminée pour les régler?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que le président a déjà répondu à cette question lorsqu'il a dit que cela n'était pas pratique. Mais votre question embrasse tellement de terrain qu'il est assez difficile d'y répondre à votre satisfaction. Je dois me contenter de vous dire que la Commission royale a reconnu l'existence d'un traitement discriminatoire dans la province de l'Alberta et, jusqu'à un certain point, dans la Saskatchewan, et que tel était l'unique moyen de le faire disparaître. On nous demande maintenant si une autre méthode existe de modifier cette situation tout en accordant à la Commission des transports le pouvoir discrétionnaire. Nous n'en connaissons pas; et nos conseillers disent qu'ils n'en connaissent sûrement aucune. Ils copient la coutume établie ailleurs, aux États-Unis en particulier, et ils sont d'avis que telle est la méthode convenable pour résoudre la question de ce traitement discriminatoire.

LE PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Qui est en faveur? Contre? Adopté.

La clause 7 modifiée est-elle adoptée?  
Adoptée.