

C'est ce point, je crois, qui a été le principal sujet de dispute. A ce propos, on oppose l'attitude de la Commission des transports à celle de l'*Interstate Commerce Commission*, en signalant que cet organisme américain, aux fonctions semblables, avait tenu compte d'autres éléments que les recettes et que ses décisions comportaient de nombreuses exemptions à l'égard de l'augmentation uniforme et générale, dont nous nous sommes plaints au Canada.

La commission d'enquête fait observer à cet égard, et à juste titre, que le Parlement et tout organisme par lui établi doivent accorder une attention toute spéciale au transport sur de longues distances et surtout au transport des denrées de base. Il y a longtemps que nous soutenons à la Chambre que les chemins de fer ne doivent pas être considérés uniquement comme des entreprises rentables. Le Pacifique-Canadien, notamment, a été établi pour cimenter la Confédération. Une des conditions essentielles posées à la conclusion de l'accord d'où est sortie la Confédération a même été, surtout pour ce qui est de la Colombie-Britannique, l'aménagement d'un chemin de fer qui réunirait cette province de l'extrémité occidentale aux provinces du centre et de l'est de ce nouveau Canada.

C'est à cette condition que la Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération. Autrement dit, le chemin de fer a été le lien d'acier qui a uni le pays, non seulement du point de vue économique ou rentable, mais à titre de facteur politique pour l'unification du grand pays qui s'appelle aujourd'hui le Canada.

On comprend facilement que les chemins de fer eux-mêmes soient peu enclins à envisager le problème du point de vue que je viens d'exposer. Les membres de la commission royale ont signalé,—proposition à laquelle la Chambre des communes devrait donner suite,—que la Commission des transports devrait envisager le problème du point de vue que, faute de meilleure expression, j'appellerai le point de vue politique ou le point de vue du bien-être politique de tout le pays.

Ils ajoutent, au sujet des tarifs, comme nous l'avons affirmé à diverses reprises à la Chambre, qu'il nous faut une certaine parité de traitement à l'égard des tarifs-marchandises. De fait, on est porté à croire, d'après les témoignages rendus devant la commission royale, que les membres de cette commission ont conclu que ce point de vue est généralement accepté dans toutes les parties du Canada. Autrement dit, les membres de la commission ont cru que nos amis de l'Est canadien reconnaissent maintenant comme

nous que les injustices et disparités de traitement doivent disparaître et qu'il faut plus d'uniformité qu'il n'y en a eu jusqu'ici dans les tarifs.

J'approuve donc sincèrement cette partie du rapport. Les conclusions relatives à l'assiette des tarifs-marchandises pour le pays en général se fondent à mon sens sur la logique.

Le rapport signale que la Colombie-Britannique bénéficie à certains égards d'un tarif de concurrence par suite de la possibilité d'expédier par eau en passant par le canal de Panama, mais que d'autres villes de l'Ouest du pays, notamment Edmonton et Calgary, sont injustement privées de certains avantages. On souligne, par exemple, que le taux applicable aux conserves expédiées de l'Est du pays est de \$1.40 le quintal lorsque la destination est Vancouver,—c'est là un taux de concurrence,—mais de \$2.65 lorsque la destination est Calgary ou Edmonton.

Les commissaires proposent d'adopter un nouveau barème selon lequel le taux applicable aux envois en Alberta passerait à \$1.87 le quintal. A leur avis, les taux applicables aux endroits situés entre l'Est du pays et la Colombie-Britannique ne devraient jamais dépasser de plus du tiers le taux transcontinental, à l'aller comme au retour. Voilà selon moi, l'un des vœux les plus sages et les plus justes du rapport.

M. Low: Du moins ce serait une méthode plus logique.

M. Coldwell: C'est une solution qui se rapproche de l'idéal. Elle supprimerait, partiellement du moins, certaines anomalies du régime actuel. Ce qu'il faut, c'est un tarif-marchandises qui assurera à tout le pays, quelle que soit la région, un traitement aussi équitable que le permettent les circonstances.

Je ne veux pas m'engager dans un débat sur les tarifs de concurrence en général ni sur les propositions formulées à ce sujet dans le rapport de la commission. Tôt ou tard, je n'en doute pas,—du moins je l'espère,—le ministre des Transports (M. Chevrier) présentera une mesure législative donnant suite à quelques-unes des excellentes propositions soumises dans ce document.

Je remarque que la Commission ne se prononce pas en faveur de l'égalisation du Pacifique-Canadien. Il y a quelque temps, nous avons demandé avec instance qu'on envisage l'opportunité d'étatiser ce chemin de fer. Durant la guerre, beaucoup d'obligations de cette société, de fait beaucoup de ses actions, étaient détenues en Grande-Bretagne. Sous le régime des lois du temps de guerre, le gouvernement britannique a pris possession de ces valeurs et les a vendues pour se procurer des dollars.