

revue qu'il cite souvent, le *Western Producer*, un éditorial qui l'intéressera énormément. Je n'avais aucunement l'intention de toucher ce domaine, mais j'ai pensé que la chose intéresserait l'honorable député. S'il veut un exemplaire du document, je me ferai un plaisir de le lui fournir.

Donc, pour revenir à la question, nous avons demandé un délai jusqu'au 15 mai. Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit hier, sauf pour signaler qu'il sera peut-être possible de faire disparaître complètement, ou du moins en partie, ce degré d'injustice qui, selon certaines provinces et certaines régions, est causé depuis des années par un tarif-marchandises injuste.

Le principal problème qui confronte les chemins de fer qui cherchent à obtenir des recettes suffisantes pour faire leurs frais d'exploitation est naturellement celui de l'établissement des prix. Depuis toujours, le prix des services de transport ferroviaire a été déterminé en fonction du principe de la valeur, selon lequel le transport de marchandises de grande valeur permet d'appliquer un tarif-marchandises plus élevé que le transport de marchandises de valeur moindre. En vue d'accroître le volume du trafic-marchandises, les chemins de fer ont donc accepté de transporter des denrées de valeur inférieure, à des taux dépassant à peine les frais directs occasionnés par leur transport. Ce genre de transport a donc peu compensé les frais généraux des chemins de fer. Pour faire leurs frais généraux et s'assurer un certain bénéfice, les chemins de fer ont cherché à obtenir le transport de marchandises de grande valeur pour lesquelles les intéressés peuvent se permettre de payer davantage, et souvent beaucoup plus que les frais ordinaires de transport.

Aujourd'hui la situation est différente. Les chemins de fer ne sont plus en mesure de monopoliser comme autrefois. Il en résulte que les chemins de fer n'obtiennent plus l'excédent du volume de transport de marchandises de haute valeur parce que ces denrées, surtout lorsqu'il s'agit de courtes distances, sont transportées par camions, et si les chemins de fer tentent de majorer ces tarifs, on confie de plus en plus le transport de ces marchandises de grande valeur aux transporteurs routiers.

C'est une question très compliquée qui touche plusieurs domaines dont la commission royale d'enquête sur les transports est maintenant saisie. S'il arrivait par hasard que cette commission soit en mesure de faire des recommandations garantissant qu'une majoration horizontale du tarif-marchandises n'accentuerait pas cette inégalité de traitement, alors les compagnies de chemin de fer

pourraient obtenir ces recettes voulues, et la seule façon pour elles d'y arriver, ce serait grâce à la mise en vigueur d'un tarif-marchandises applicable également à toutes les parties du pays.

Je ne voudrais pas que les cheminots soient jamais mis dans une situation où ils auraient à subventionner les chemins de fer. Je tiens à ce qu'ils soient traités avec cette équité dont j'ai parlé plus tôt lorsque je me suis reporté à la page 5, cette équité qui assurera aux employés des salaires qui «seront jugés suffisants selon des normes raisonnables de comparaison».

Aux environs du 15 mai prochain, sans autre sacrifice qu'un délai, chaque employé de chemin de fer sera en mesure, par l'intermédiaire de ses négociateurs, de conclure un accord avec la compagnie de chemin de fer. La compagnie pourra s'adresser à la Commission des transports. Le blocage prendra fin, et les Canadiens, dans le cours normal des choses, devront alors payer des tarifs-marchandises plus élevés pour défrayer les augmentations de salaire, tout comme ils doivent payer pour couvrir toutes sortes d'autres dépenses.

Nous avons pris le plus grand soin d'assurer dans le bill même une juste interprétation à cet égard, et nous avons jugé que la mesure dont nous avons saisi la Chambre est de nature à protéger l'économie pour l'instant. Elle prévient momentanément un bouleversement économique, mais elle réserve et maintient en même temps, et en tous points, les droits de la main-d'œuvre. Nous nions que la mise en vigueur de cette mesure signifie quelque sorte de négociation obligatoire.

L'honorable député d'Assiniboia m'a interrompu il y a quelques instants, et je me rends parfaitement compte de la difficulté de sa situation. Il est comme un acrobate sur la corde tendue,—il ne sait pas trop de quel côté pencher. Il sait ce qui est arrivé sur la côte il y a à peine deux ou trois semaines. Dans cette affaire de grève sur la côte, les syndicats ont refusé d'accepter le rapport majoritaire et ont déclaré la grève, et nous n'avions aucune autorité là-bas. Nous ne pouvions pas agir. Tout ce que nous pouvions faire, c'était d'offrir nos services de conciliation, et le ministre du Travail leur a envoyé un homme pour tenter d'amener les parties à s'entendre.

L'honorable député, à cette occasion, n'a pas, que je sache, demandé pourquoi les syndicats n'acceptaient pas le rapport majoritaire de la commission de conciliation. Non. Il a posé des questions de temps à autre et a signalé la gravité de la situation pour les agriculteurs de l'Ouest,—et cette situation était grave. Mais nous n'avions pas le pouvoir d'agir.