

Point n'est besoin d'être avocat "de Philadelphie" ni avocat tout court ni même avocat d'Ottawa, comme on me l'a fait savoir, pour comprendre que si nous permettons que la loi reste telle qu'elle est, que les chemins de fer réduisent leurs tarifs au point de ruiner les camionneurs, nous créerons un état de choses qui exigera l'attention de tous les députés. Cette question est si importante pour toute la nation que, je l'espère, le ministre la prendra en considération.

**M. Low:** Monsieur le président, je commence par féliciter le ministre de sa magnifique présentation de ses crédits, cet après-midi. Je suis convaincu qu'ainsi l'étude du budget du ministère des Transports sera beaucoup plus ordonnée et utile. Je n'ai pas l'intention de parler longtemps cet après-midi, mais j'ai un point à soulever et j'espère que le ministre pourra me rassurer lorsqu'il prendra la parole.

Avant d'aborder ce sujet, j'aimerais dire au ministre que j'ai remarqué la vaillante lutte qu'il a livrée contre des forces très puissantes, à la Chambre et au pays, l'automne dernier lors de l'étude du bill n° 12. Il a tenu tête admirablement à toutes ces forces et je tiens à le féliciter de la façon dont il s'est tiré d'affaire relativement à l'adoption de ce projet de loi. Je sais les difficultés auxquelles il s'est heurté. Je sais ce qu'il cherchait à faire et je crois qu'il a atteint un important objectif en faisant adopter, en ce qui concerne la loi des chemins de fer, des modifications qui ont reconnu le principe de la péréquation des tarifs-marchandises et la formule des quatre tiers. Cependant, je suis bien sûr que le ministre doit, comme moi en ce moment, se sentir un peu déçu à la suite de ce qui s'est passé depuis lors.

Si je suis bien informé,—et, si je ne le suis pas, je suis sûr que le ministre me reprendra,—les chemins de fer se sont empressés de déposer à la Commission des transports une nouvelle échelle de tarifs transcontinentaux, échelle qui s'applique surtout au transport de certaines denrées, de l'Est à la côte du Pacifique. J'ai appris que la Commission a approuvé la nouvelle échelle. J'imagine que les chemins de fer, en déposant ce nouveau barème, ont présenté des arguments qui ont dû porter les membres de la Commission à donner leur approbation.

**M. Green:** N'est-il pas vrai que la Commission ne peut rien faire à ce propos?

**M. Low:** Je crois comprendre qu'elle a fait quelque chose et c'est ce qui m'a étonné. Il existe un nouveau tarif dont je parlerai dans un instant, et ce tarif détruit en grande partie l'effet de la loi adoptée par la Chambre en décembre dernier. Peu de temps s'est

écoulé et la hâte doit provenir de raisons autres que celles que je peux voir. Pendant de nombreux mois avant le printemps les compagnies de chemins de fer ont été en mesure de maintenir l'ancien tarif transcontinental de concurrence. Pour autant que je sache on n'a pas songé à augmenter ce tarif jusqu'à ce que le Parlement étudie la formule du un et un tiers, l'automne dernier.

Le représentant du Pacifique-Canadien a fait des menaces voilées au comité. Ceux qui étaient membres de ce comité se rappellent fort bien, j'en suis sûr, que la société a laissé entendre que les chemins de fer déposeraient un nouveau tarif transcontinental à la Commission et que ce tarif serait relevé afin de contrecarrer,—je ne dis pas de façon brutale,—les vaillants efforts que le ministre a fait afin d'améliorer un peu les conditions de certaines régions du Canada qui avaient été pendant longtemps victimes d'une inégalité de traitement grossière. Le Pacifique-Canadien n'a évidemment pas perdu de temps. En fait, il n'a pas attendu d'avoir acquis une expérience suffisante avec la formule du un et un tiers afin de pouvoir présenter des arguments solides. Il est évident qu'il a fondé son argumentation en faveur du nouveau tarif sur des besoins éventuels et non sur un besoin réel d'équilibrer son budget.

Je me suis toujours demandé pourquoi les chemins de fer n'auraient pas pu attendre de disposer d'assez de faits pour établir nettement que le relèvement des prix transcontinentaux s'imposait s'ils voulaient maintenir leurs recettes au niveau de leurs frais. Leur impatience et aussi, je crois, le manque de fermeté de la Commission ont fait perdre aux provinces des Prairies une bonne partie du soulagement que leur apportait la règle des quatre tiers. Un exemple fera comprendre ce que j'entends par là.

Au cours des débats auxquels ont donné lieu, ces dernières années, les prix de transport des marchandises, on a évoqué un grand nombre de points. Celui qui, peut-être, donne la meilleure idée d'ensemble de la situation est le prix de transport des conserves, depuis l'Est jusqu'à divers endroits de la Saskatchewan et de l'Alberta. Le prix de concurrence en vigueur avant la mise en application de la règle des quatre tiers était de \$1.57 les cent livres, depuis l'Ontario jusqu'à Vancouver.

**M. Green:** A l'égard de quelle quantité?

**M. Low:** A l'égard d'un wagon complet (80,000 livres au wagon). Pour l'expédition de la même quantité vers l'Alberta, soit à Calgary soit à Edmonton, le prix était alors de \$3.23 les cent livres. La règle des quatre