

nable ministre des Chemins de fer, je ne puis m'empêcher de penser que les quatre provinces de l'Ouest étaient représentées d'une façon intelligente à la réunion qui a eu lieu après l'ajournement de novembre. J'imagine qu'on a conclu une entente satisfaisante et qu'on a modifié raisonnablement les tarifs de transport du grain allant des provinces des Prairies vers la Colombie-Anglaise.

L'honorable préopinant a parlé de prix excessifs. Je ne dis pas qu'il a tort. D'un autre côté, je suis plus que l'an dernier convaincu que nos tarifs de transport pour les marchandises destinées à l'exportation sont les plus bas qu'il y ait dans le monde entier. Je sais parfaitement que nos tarifs de transport sont plus bas que ceux de la république voisine. Au Manitoba, il y a quelque temps, j'ai eu l'occasion de constater que le tarif de Big-Sandy à Minneapolis, distance d'environ 1,000 milles, était de 41 cents par 100 livres, tandis que de Delisle à Fort-William, distance égale, le prix n'est que de 22 cents, c'est-à-dire environ la moitié moins.

Je suis d'avis que, si nous insistons trop pour faire réduire les tarifs de transport des marchandises destinées à la consommation domestique dans une période de dépression comme celle que nous traversons, les administrateurs seront obligés de relever les prix de transport pour les marchandises destinées à l'exportation. Les gens de la Saskatchewan aimant autant ne pas voir toucher au tarif domestique au détriment du tarif d'exportation. C'est ce qui arriverait si nous insistions pour faire baisser le tarif domestique. Je désire assurer à l'honorable député qu'il aura mon appui plus tard, le jour où les administrateurs des chemins de fer auront réussi à faire cesser les déficits. Ce jour-là viendra, et nous pourrons agir quand il n'y aura plus de déficits.

J'ai une autre observation à faire. Le projet de loi laisse croire que l'on va enlever l'autorité au Gouvernement. L'honorable préopinant a dit que nous pouvons en appeler devant le ministre des Chemins de fer. Si je comprends bien le projet de loi, nous n'aurons plus ce droit d'appel dès l'adoption de ce projet de loi. Nous pouvons à l'heure qu'il est en appeler au ministre. Nous pouvons discuter la chose à la Chambre; nous avons notre mot à dire; nous pouvons exercer une influence sur les administrateurs des chemins de fer. Je ne comprends guère l'attitude de l'honorable député. Il a combattu tout récemment le projet de loi concernant les chemins de fer en disant que le Gouvernement se départissait de ses pouvoirs. Pour moi, c'est ce qu'on veut faire au moyen du projet de loi. Je crois que les gens de la Colombie-Anglaise doivent être satisfaits de la mise au point qui a été

[M. Loucks.]

faite. S'il y a des plaintes, elles devraient venir des provinces de la Prairie.

M. L'ORATEUR SUPPLEANT: L'honorable député a déjà parlé sur ce projet de loi. Il ne peut parler deux fois.

M. LOUCKS: Je regrette de ne pas m'être conformé au règlement. Je puis cependant dire que j'étais debout quand l'honorable député s'est levé.

M. NEILL: Non, j'ai attendu l'honorable député.

M. LOUCKS: Je me suis levé, mais vous ne m'avez pas vu. Je veux bien cependant reprendre mon siège.

M. D. M. KENNEDY (Rivière-de-la-Paix): Monsieur l'Orateur, il se peut que je sois appelé à voter sur ce bill. Avant de le faire, je désire dire quelques mots. J'ai toujours voulu voir disparaître la différence qu'il y a dans les tarifs de transport du grain et des autres produits allant vers l'Ouest. Cependant, le projet de loi confère plus d'autorité et de responsabilités qu'il ne faudrait à la commission des chemins de fer. Prenez l'article 2:

La Commission peut considérer ce qui devait constituer une compensation raisonnable dans les circonstances, et elle peut établir une échelle de tarifs en vue du développement du commerce et dans l'intérêt public, bien que ces tarifs d'expérimentation ne puissent pas alors ou par eux-mêmes fournir une compensation raisonnable aux compagnies de chemins de fer.

Le Parlement ne peut certes pas conférer à une commission de cinq membres, en réalité un sous-département du ministère des Chemins de fer, le droit d'établir une échelle de tarifs en vue de l'expansion du commerce et dans l'intérêt public. La disposition est fort vague et prête à des interprétations bien différentes. Le Parlement seul peut traiter des questions de ce genre. Par exemple, la commission des chemins de fer décide de fixer un prix de transport pour assurer le développement d'une certaine industrie dans une certaine région. Mais il se pourrait que notre politique douanière ou notre politique financière eût un effet tout à fait opposé. Seul le corps ayant l'autorité voulue pour coordonner et peser ces diverses questions peut arrêter et fixer une politique pour le progrès du commerce.

Un autre motif de mon opposition à ce bill, c'est que, si nous imposons aux chemins de fer canadiens, au réseau national comme à la compagnie privée, des tarifs manifestement désavantageux, combien s'écoulera-t-il de temps avant que le Pacifique-Canadien vienne nous dire: Payez notre déficit? C'est inévitable. Je ne reconnais pas que la différence soit équitable entre le tarif domestique et le tarif d'ex-