

mum établi par l'accord mais la Grande guerre provoqua une situation anormale dont s'ensuivit une augmentation graduelle des prix qui finirent par atteindre le maximum arrêté. Plus tard, une loi fédérale suspendit l'application de l'accord. En 1922, une autre loi en remit une partie en vigueur concernant le grain et ses produits expédiés de l'Ouest canadien et dirigés vers Port-Arthur et Fort-William. Je crois, également, que la partie de l'accord portant sur des denrées provenant de l'Est fut encore une fois rétablie. Dans la suite, on constata certains écarts dans les prix applicables à l'Ouest canadien sous le régime de cet accord. C'est-à-dire qu'à certain endroits sis à distances égales de Fort-William ou de Port-Arthur, on exigeait des prix plus élevés que ceux en vigueur à des centres d'égales distances sis sur la ligne mère du Pacifique. Le gouvernement de l'époque reconnut le désavantage qui résultait pour les producteurs qui payaient des prix plus élevés qu'ils n'auraient dû payer, et en 1925, adopta une loi modificatrice. Cette mesure abrogea la partie de l'accord du pas du Nid-de-Corbeau portant sur les prix maximum du transport de certaines denrées expédiées de centres sis à l'est de Fort-William. On comptait que, une fois cette loi modificatrice adoptée, les compagnies de chemin de fer appliqueraient naturellement les prix de la manière dont le Gouvernement s'attendait à les voir appliquer, c'est-à-dire avec impartialité, et qu'il n'y aurait pas de distinction injuste dans l'application des prix aux centres équidistants de Fort-William et de Port-Arthur. Peu après la mise en vigueur de la loi, le 27 juin 1925, la commission des chemins de fer demanda aux compagnies de lui présenter des tarifs conformes à cette loi. Les compagnies ne l'ont pas encore fait. Ils éludent cet ordre en prétendant qu'à leur avis, les prix de transport actuels ne sont pas injustes ni n'accordent de traitement de faveur à personne et, en conséquence, qu'on ne devrait pas les modifier. Voici ce qui en est, monsieur l'Orateur. Ces prix s'appliquent à la voie principale du Pacifique-Canadien, mais sur les voies situées au sud ou au nord de la voie principale, il faut payer, pour une égale distance de Fort-William, un prix supérieur de 1 à 5c. par cent livres, ce qui constitue un traitement injuste pour les gens qui demeurent près de ces voies, comparativement à celui qu'on accorde à ceux qui demeurent le long de la voie principale du Pacifique-Canadien.

En 1904, le Parlement a adopté une loi créant la commission des chemins de fer. La principale fonction de cette commission était d'appliquer la loi des chemins de fer et d'assurer l'équité des prix de transport. Tel était

le désir du Parlement. Mais qu'en est-il advenu? La commission a demandé aux compagnies de chemins de fer de lui présenter des tarifs conformes à la loi adoptée en 1925, mais les compagnies ont refusé d'obéir à cet ordre. C'est le 8 juillet 1925 que la commission adopta l'ordonnance général n° 420 pour demander aux compagnies de présenter leurs tarifs, ce qu'elles n'ont pas fait. Cela revient à dire que nos compagnies de chemin de fer se moquent de la commission des chemins de fer. Elles vont même plus loin et se moquent de l'autorité du Parlement. Nous avons toujours cru le Parlement souverain et que, lorsqu'il adopte une loi pour remettre les choses au point, son autorité est suprême et doit être respectée. Mais voilà que deux grandes compagnies de chemin de fer disent, en somme, au Parlement et à la commission à laquelle le Parlement les a soumises: nous ne nous préoccupons pas de ce que vous faites; nous agissons comme il nous plaira. Allons-nous tolérer encore cet état de choses? N'est-il pas temps de faire en sorte que ces compagnies reconnaissent la souveraineté du Parlement et la nécessité de respecter les lois qu'il adopte? Nous ne pouvons permettre qu'aucune grande compagnie puisse, à son bon plaisir, faire ce qui lui plaît, sans se préoccuper des lois adoptées par le Parlement. Par conséquent, je fais respectueusement remarquer au premier ministre et à ses collègues, qu'il importe de remédier de quelque façon à cet état de choses et qu'on doit faire comprendre à ces deux compagnies qu'elles doivent respecter, comme tous les citoyens du pays, les lois adoptées par le Parlement.

Je désire aborder un autre sujet relatif aux chemins de fer. J'ai dit que la Chambre des communes a pourvu à la création de la commission des chemins de fer, en 1904. Le nombre des commissaires est de six. Il s'est produit récemment un état de choses singulier, qu'aurait dû faire prévoir le nombre pair des membres de la commission. Sur plusieurs questions importantes, les commissaires se sont divisés également, avec la conséquence malheureuse que rien n'a pu être fait, puisque la majorité de la commission n'avait pas rendu de décision. Nous prétendons qu'on devrait mettre fin à cet état de choses et que la commission devrait être composée d'un nombre impair de membres, soit cinq ou sept.

En outre, nous croyons que l'Ouest n'a pas assez de délégués à la commission, vu que les trois provinces des Prairies et la Colombie-Anglaise fournissent une très grande partie du trafic de nos voies ferrées.