

J'ai déjà dit qu'on s'inquiétait de l'échelle des salaires. Mon collègue, le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles) a suffisamment traité ce point. Il a démontré, avec documents à l'appui, que les chemins de fer ne songent pas à utiliser la majoration des tarifs afin de relever les salaires. Evidemment, si j'étais convaincu que le manque de revenu pût nuire à la hausse des salaires, je serais en faveur de procurer plus d'argent aux chemins de fer. Dans ce dernier cas, je voudrais qu'ils en touchent davantage grâce à l'uniformité des tarifs qui pourrait se faire en augmentant ceux qui sont trop bas dans certaines régions, plutôt que d'imposer une majoration là où ils sont déjà élevés. La façon de procéder ce n'est pas d'appliquer une majoration uniforme comme celle qu'on a accordée. Chacun sait que s'il y avait déjà disparité de traitement quant aux tarifs, il y a une quinzaine de jours, cette disparité s'est accentuée par suite de la majoration consentie sur toute la ligne.

Cela revient à dire que c'est là un des trois grands moyens qu'on adopte pour drainer la richesse de l'Ouest vers les coffres du Canada central. Un de ces moyens c'est le tarif-marchandises; un autre consiste à réaliser des bénéfices à même les entreprises de l'Ouest qui ont leur siège social dans les provinces du centre et où cette richesse est taxée et profite aux provinces centrales. Le troisième moyen est cette majoration des tarifs-marchandises.

Aucun député n'a nié, je crois, l'existence d'une disparité de traitement. Je ne m'attarderai pas à discuter ce point. Chacun sait qu'elle existe. J'espère que l'honorable député de Comox-Alberni (M. Gibson) a raison lorsqu'il dit espérer,—je ne sais d'où il tire ses renseignements,—que cette question se réglera.

M. GIBSON (Comox-Alberni): Je le tiens de source ministérielle.

M. KNIGHT: Il me semble bien que par cette promesse le Gouvernement a acheté l'acquiescement de nos collègues rebelles d'en face, pour les faire rentrer dans le rang.

M. MacINNIS: Où sont ces collègues rebelles d'en face?

M. KNIGHT: Ils ne sont plus rebelles.

M. MICHAUD: Ils ne l'ont jamais été.

M. KNIGHT: Je soutiens que s'ils ne le sont plus, c'est qu'on leur a promis ce que vient de laisser entendre l'honorable député de Comox-Alberni. J'ose croire que c'est vrai. Advenant cela, l'honorable député de Rose-town-Biggan (M. Coldwell) aura rendu un grand service au pays en soulevant la question à la Chambre de manière à provoquer un vote à l'heure actuelle.

A mon sens, le présent débat donnera au moins un bon résultat. La majoration du tarif-marchandises et l'accentuation des inégalités de traitements auront pour effet de souligner davantage les économies réalisables par l'utilisation de la voie de Churchill et de la baie d'Hudson. Jamais nous n'avons eu autant besoin de cette route plus courte et moins dispendieuse. Je prie le ministre de ne pas l'oublier. Aussi, est-ce avec beaucoup de plaisir que j'ai noté l'autre jour une réduction du tarif de transport océanique vers Churchill. Dorénavant, le tarif contractuel sera le même entre les ports britanniques d'une part et, de l'autre, ceux de Churchill ou de Montréal. Cette nouvelle réjouira fort, j'en suis sûr, le cœur de mes commettants.

Ici, je tiens à rendre hommage à ces hommes qui, d'année en année, ont dépensé leur temps, leur énergie et souvent leur argent afin d'en arriver à ce résultat. Peut-être devrais-je aussi faire une mention spéciale de l'Association de la route de la baie d'Hudson et de son secrétaire dont l'état de santé laisse malheureusement à désirer, mais qui pendant longtemps n'a rien ménagé pour atteindre cet objectif. J'espère que la route de la baie d'Hudson et le port de Churchill connaîtront un nouvel essor et j'ai tout lieu de croire que le nouveau tarif-marchandises y contribuera. Ce contretemps pourra produire des résultats bienfaisants à cet égard.

On a fréquemment mentionné en cette enceinte que, à cause de la concurrence de la navigation et du camionnage, Ontario et Québec ne sont pas opposés au tarif-marchandises. Je crois bien que les chemins de fer devront à la fin se rendre compte de la concurrence du camion. Ils constatent le problème, mais sans le résoudre; ils se contentent de l'éviter. Nous voici donc en face d'une situation injuste que nous déplorons. Mais la façon de régler le problème ne consiste pas, à mon avis, à dresser le camionnage contre le transport par rail, mais à parfaire ce dernier grâce au premier. Je fais remarquer à mes honorables amis conservateurs-progressistes que dans la seule région où, à part l'Ontario, se trouve encore un gouvernement conservateur,—l'Irlande du Nord, mon pays d'origine,—on trouve un exemple parfait de la nationalisation des moyens de transport, bien que ce pays possède un gouvernement conservateur. Il y a quelques années à peine, les chemins de fer d'Irlande du Nord étaient acculés à la faillite. Les rails étaient rongés par la rouille parce qu'ils ne servaient plus. Le gouvernement ne s'est pas drapé dans son manteau tory et contenté de dire qu'il ne voulait pas entendre parler de la nationalisation, parce que c'était du socialisme. Non, il s'est mis