

vernement pendant quatre à cinq ans, les chemins de fer ont réduit le tarif à 30c. les cent livres.

Je me rappelle fort bien alors avoir produit à la Chambre des chiffres et des documents démontrant qu'en Colombie-Britannique nous pouvions acheter des céréales canadiennes en Chine et les ramener à la côte du Pacifique à meilleur compte que nous pouvions les acheter dans les provinces des Prairies et les transporter en Colombie-Britannique au tarif de 41½c. C'était renversant. Aussi, pendant des années, avons-nous tenté mais sans succès de faire disparaître cet écart.

Dans ses remarques du mardi 13 avril, le ministre a dit que l'avocat de la Colombie-Britannique et ceux des autres provinces avaient déclaré clairement que la requête présentée à la commission n'avait pas trait à la suppression du tarif des montagnes. C'est parfaitement vrai; mais s'il avait lu la déclaration en entier il aurait constaté que la Colombie-Britannique se plaignait, par la voix de son avocat, de la majoration de 21 p. 100 des tarifs-marchandises présentement en vigueur dans cette province; et c'est bien la raison d'être de notre plainte. Tous ceux qui ont assisté à la séance du comité des chemins de fer l'autre jour et écouté la discussion sur le bilan des chemins de fer Nationaux du Canada, et tous ceux qui ont appris, comme on nous l'a déclaré l'autre jour à la Chambre, que le déficit dépasserait probablement de beaucoup 15 millions de dollars, ont sans doute été frappés de l'énormité du problème. Cependant, à l'exception d'une proposition relative au capital du National-Canadien, je n'ai entendu aucun membre de ce comité, peu importe de quel côté de la Chambre il siège, indiquer de quelle manière les chemins de fer pourraient réaliser des bénéfices qui leur permettraient de boucler leur budget, étant donné le coût élevé des matériaux et des salaires et le fléchissement du trafic-voyageurs. Il nous faut faire face à ce problème, mais j'avouerais franchement que je n'ai aucune solution permanente à proposer en ce moment. Cependant, je soumettrai une ou deux idées dont le ministre voudra bien prendre note, je l'espère.

Etant donné le surplus que le Gouvernement accusera cette année, il pourrait fort bien abolir l'impôt de 15 p. 100 sur les billets de transport. Les résultats ne seraient peut-être pas bien importants, mais les deux chemins de fer verraient alors leurs recettes s'accroître de six à sept millions de dollars par an. A mon avis, rien ne justifie le maintien de cette taxe sur les billets de transport; c'est une mesure de guerre qui n'a plus sa raison d'être.

Puis, dans son exposé, le ministre a dit qu'aucun appel n'avait été interjeté auprès de la Commission des transports depuis 1927. Cela est tout à fait exact en ce qui concerne les tarifs-marchandises en général, encore qu'il y ait une explication à la chose. Une province, la Colombie-Britannique, a dépensé d'énormes sommes d'argent et n'a négligé aucun effort en vue d'amener la commission à supprimer le régime d'exception. Ses efforts sont restés vains. Ayant plaidé devant la Commission des transports la cause des tarifs-marchandises appliqués aux céréales, je sais la réponse classique: comme on n'apporte aucun élément nouveau, les jugements rendus jusqu'ici subsistent. Voilà pourquoi la Colombie-Britannique a hésité, depuis 1927, à interjeter appel auprès de la Commission des transports. En plus des dépenses considérables qu'entraîne une telle démarche, elle savait qu'on lui répondrait: nous avons entendu tout cela; le jugement a été rendu en 1927 et nous ne pouvons le modifier. C'est précisément la réponse que j'ai reçue quand je me suis présenté devant la commission: "Nous avons entendu tous ces témoignages. Rien de neuf n'y est ajouté. Il nous faut donc nous en tenir au jugement déjà rendu."

Il convient de signaler aux honorables députés que la construction de la voie ferrée jusqu'en Colombie-Britannique a coûté moins cher que nombre de tronçons du Québec, des provinces des Prairies et de l'Ontario. Il ressort des témoignages que les frais de construction étaient moins élevés, comme le sont les frais par mille parcouru par les convois avec locomotives de renfort. On me dit qu'il faut parfois trois locomotives en queue de rame pour conduire un train de marchandises ordinaire jusqu'à Fort-William. Le National-Canadien peut, avec le même modèle de locomotive, tirer une charge trois fois plus lourde de Vancouver et de New-Westminster à Edmonton, que le Pacifique-Canadien. Pourtant, quoique tous ces témoignages probants aient été soumis à la commission,—ce n'est pas pour rien que je recours à l'expression "témoignages probants."—tout cela n'a servi de rien.

Je signale au ministre que, vu la situation actuelle, et vu que certaines régions du Canada sont astreintes à un régime d'exemption,—nous de la Colombie-Britannique devons, par exemple, payer plus que les autres provinces, nos tarifs étant plus élevés et l'augmentation de 21 p. 100 étant, par conséquent, plus importante pour nous,—nous demandons que soient prises une fois pour toutes des mesures qui corrigeront une injustice flagrante et allégeront le fardeau exagérément lourd que nous avons porté jusqu'ici par rapport aux autres provinces. Je propose donc au ministre de