

putés des provinces centrales, y compris le ministre qui parle du tarif des montagnes, sachent que, pour ce qui est du National-Canadien, il n'existe aucun écart. L'application du tarif des montagnes a suivi l'aménagement du Pacifique-Canadien en Colombie-Britannique.

Si l'on en examine les antécédents, on constatera que l'année de l'inauguration du chemin de fer, un régime conservateur a été défait. Comme, à la Chambre des communes, certains députés avaient reproché divers écarts de conduite au gouvernement de sir John Macdonald, des élections ont eu lieu. Le parti au pouvoir ayant subi une défaite, sir Alexander Mackenzie a pris les rênes de l'administration. Les taux ont été fixés après que le réseau du Pacifique-Canadien a été prolongé jusqu'au littoral. Soit dit en passant, cette compagnie a choisi le parcours le plus long pour se rendre à la côte du Pacifique. En agissant ainsi, le chemin de fer a, me dit-on, suivi les instructions de la Grande-Bretagne qui, à cette époque, tenait à ce que le réseau soit aménagé à la plus grande distance possible de la frontière des États-Unis. Le Pacifique-Canadien a donc choisi le parcours qui, actuellement, s'appelle encore le Pas du Cheval-qui-rue, où la pente est de 2.5 p. 100.

Le gouvernement d'alors, se rendant compte des difficultés qu'éprouvait la société dans l'établissement de son chemin de fer, lui a octroyé 50 millions d'acres et, je crois, 100 millions de dollars. La population de la Colombie-Britannique, entrée dans la Confédération sur la promesse d'un traitement égal, crut que les 50 millions d'acres et les 100 millions de dollars allaient aplanir les difficultés que devait surmonter la société dans sa poussée jusqu'au littoral, à travers les montagnes. Or le Pacifique Canadien débuta en dictateur, et se trouvant seul, il s'imposa en maître du monde. Les gens de la Colombie-Britannique voulurent lui créer un concurrent et ils travaillèrent à aménager, du littoral aux prairies, un chemin de fer dénommé le Canadian-Northern qui devait concurrencer le Pacifique-Canadien. Ce nouveau chemin de fer franchissait le pas de Yellowhead. Il accuse une rampe de 0.7 p. 100, la plus faible au pays. Aucun chemin de fer, de New-Westminster et Vancouver aux prairies, ne suit une rampe aussi faible que celle des chemins de fer Nationaux du Canada. Or, dans la question du tarif des montagnes, la rampe n'entre pas en ligne de compte. Bien des gens ne s'en rendent pas compte, bien que nous l'ayons maintes fois répété.

Or, au moment précis où la ligne concurrente devait commencer son service, le Gou-

[M. Reid.]

vernement est intervenu et d'un seul coup il a fait passer le Canadian-Northern sous l'empire de la loi des chemins de fer. Ainsi, le tarif de cette société ferroviaire devint-il assujéti aux dispositions de la loi des chemins de fer en vigueur à cette époque, qui prescrivait le même tarif-marchandises que celui du Pacifique-Canadien. Depuis lors, le Pacifique-Canadien exerce une domination complète et nous sommes tenus de payer le tarif exorbitant qu'exige cette société.

En 1931, j'ai fait à la Chambre une déclaration que, à mon profond étonnement, les journaux n'ont jamais reproduite. Après avoir présenté ma motion à la Chambre cette année-là, j'ai reçu la visite d'un haut fonctionnaire du Pacifique-Canadien qui m'a presque menacé de repréailles si je ne retirais pas ma motion. J'ai porté l'accusation à la Chambre, mais les journaux n'ont jamais signalé par la suite que j'avais été l'objet d'une tentative d'intimidation de la part d'un fonctionnaire du Pacifique-Canadien. Depuis, j'ai constaté que, presque toujours, plusieurs des principaux journaux gardaient le silence sur toutes les observations ou critiques que d'autres honorables députés et moi-même avons formulées contre le Pacifique-Canadien.

J'irai plus loin. J'invite les honorables députés à relever dans les journaux les comptes rendus d'accidents, tant sur le Pacifique-Canadien que sur le National-Canadien. Ils constateront que les manchettes sont énormes pour signaler un accident survenu sur le National-Canadien, tandis qu'il faut rechercher les comptes rendus en petit texte des accidents survenus sur le Pacifique-Canadien. J'ignore les motifs de cette attitude que je signale simplement pour appuyer la prétention que j'ai formulée, savoir, que le Pacifique-Canadien domine dans une grande mesure la situation ferroviaire au pays.

Lorsque je me suis élevé à cette époque contre le tarif exigé pour les céréales,—et je n'aborderai pas cette question cet après-midi,—j'ai signalé des exemples. Ainsi, on transportait les céréales, et je crois qu'on le fait encore, à une distance de 2,239 milles, de l'Ouest à Montréal, au taux de 53c. les cent livres. De Calgary à Vancouver, distance de 642 milles, le coût était de 41½c. les cent livres. Les tarifs ne sont pas du tout comparables. N'oubliez pas que notre province est la seule où les céréales fassent l'objet de deux tarifs différents. Lorsque les céréales sont expédiées des provinces des Prairies, vers l'étranger, le tarif exigé est d'environ 21½c. les cent livres. Quand les céréales étaient consommées dans la province, on exigeait 41½c. à cette époque; mais, après avoir importuné le Gou-