

nement au pouvoir et il établit des principes qui, dans l'intention du législateur, n'entraient pas dans la loi des chemins de fer en ce qui concerne la Commission des chemins de fer.

Finalement, comme on l'a noté tout à l'heure, il a été récemment obtenu pour les quatre provinces, pour trois d'entre elles sûrement, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Anglaise, des tarifs spéciaux sur les grains de provende, diminution fort acceptable aux trois provinces de l'Ouest qui sont les plus intéressées, et au Manitoba aussi, qui l'est moins. Il me semble que l'inauguration de ces tarifs suffit pour cette année.

En outre, vue que la Chambre est présentement saisie d'un projet de loi tendant à donner suite aux conclusions du rapport Duff, cela ne me paraît pas prudent, à pareil moment, de présenter un autre projet législatif qui peut entrer en conflit avec la mesure ministérielle que le Gouvernement et le Parlement jugent à propos d'introduire. Je veux simplement montrer que moi-même et le Gouvernement sommes opposés au projet que propose l'honorable représentant.

M. G. B. NICHOLSON (Algoma-Est): Nous pouvons sûrement féliciter l'honorable député de New-Westminster (M. Reid) de sa persévérance et de son courage. Il a présenté maint bill concernant les tarifs de nos voies ferrées; mais celui-ci me semble le plus remarquable de tous. Je ne sais pourquoi il ne s'est pas contenté d'un seul petit article supprimant tout à fait les tarifs-transport sur les marchandises parce qu'en réalité la modification proposée à l'article 320 de la loi des chemins de fer veut dire que la Commission des chemins de fer, si elle juge la chose nécessaire dans l'intérêt du commerce, peut faire précisément cela. Me permet-on de faire lecture du paragraphe 2 du nouvel article proposé:

La Commission peut considérer ce qui devrait 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.

Si j'ai bien compris mon honorable ami, il a cité la commission Duncan, disant qu'"il est du devoir de la commission des chemins de fer d'établir des tarifs qui assurent un rapport équitable sur les capitaux placés," et il a affirmé ensuite qu'il est impossible de déterminer des tarifs pareils sur le National-Canadien. Mon honorable ami a invoqué encore le rapport de la Commission Duncan, disant qu'"il est du devoir de la commission des che-

mins de fer de maintenir l'équilibre convenable du régime des tarifs afin de permettre un rendement équitable". Le présent bill ne tient aucun compte du rendement équitable; même il ne se soucie pas du tout d'un rendement, quel qu'il soit. Une des fonctions actuelles de la Commission des chemins de fer est l'étude des taux que peuvent exiger les chemins de fer; et le bill de mon honorable ami cherche à faire arrêter ces taux par la commission, en s'inspirant non pas de l'opportunité d'en permettre l'application par les chemins de fer, mais bien de l'intérêt du développement commercial; et il parle du blé, du poisson, de la volaille, et le reste. Il n'a rien dit du bois-d'œuvre. Je pourrais lui dire où se trouve, en Colombie-Anglaise et dans d'autres provinces, des milliers de wagons chargés de bois, lesquels, advenant la suppression des taux de transport sur les marchandises, pourraient être exportés en Europe, d'où ils rapporteraient assez pour dédommager les producteurs de leurs frais de production, tout au moins; et c'est là précisément ce que pourrait faire la Commission des chemins de fer si on l'autorisait à développer le commerce plutôt qu'à veiller à ce que les tarifs soient équitables et justes.

Le coût de production d'un objet et sa livraison à l'endroit de consommation doivent tenir compte de tout ce qui entre dans l'écoulement dudit produit sur le marché; et le prix du déplacement à Liverpool entre dans les frais de production du bois ou du blé livrés sur le marché de Liverpool. Mais cela, mon honorable ami ne s'en soucie guère. Dans la première partie de son bill, il dit à propos des tarifs d'essai qu'ils ne doivent pas nécessairement pourvoir pour le moment à un rendement équitable. Bien plus, il dit que les tarifs eux-mêmes ne doivent pas nécessairement être suffisants. Cela veut dire, si j'y comprends quelque chose, que la Commission des chemins de fer peut d'abord fixer des tarifs d'essai et, ensuite, les maintenir sur une base qui ne donnera pas un rapport raisonnable pour le service rendu. Toute considération de ce que les chemins de fer doivent payer en salaires, pour l'entretien de la voie, pour l'achat du charbon et autres fournitures, pour le matériel roulant et autres choses de ce genre, doit être ignorée complètement, et l'on doit tenir compte simplement du développement du commerce et de la vente des marchandises.

S'il doit en être ainsi, je demanderai à mon honorable ami comment il s'attend à ce que les compagnies de chemins de fer fonctionnent. Qui va payer la facture? Durant une couple de semaines nous avons discuté ici le