

abaissés au minimum, le service des lacs amélioré—la ligne London-Saint-Thomas étendue au lac Erié—avec communication vers Cleveland, Erié et autres points riverains. Je répète que ce chemin de fer a obtenu plein succès pour la raison que l'administration de sir Adam Beck en a exclu toute préoccupation politique et ne s'est inspirée que du seul principe des affaires. Exploitez un chemin de fer d'après ces principes; constituez un personnel et un matériel d'exploitation de première valeur et vous aurez ce que recommande les commissaires enquêteurs Drayton et Acworth. Si vous vous adressez à la direction du Pacifique-Canadien pour savoir quoi faire, la régie publique va disparaître sûrement. Il eut mieux valu ne pas faire le rachat des réseaux.

L'honorable député de Cumberland (N.-E.) (l'hon. M. Logan), que j'estime beaucoup et que je suis heureux de voir revenu à son siège, a fait hier une observation qui m'a surpris. Il a parlé avec conviction à titre de représentant des Provinces maritimes. Ses connaissances en matière de transports sont remarquables; mais il n'a pas dit tout ce qu'il sait, cependant.

J'ai dit, monsieur l'Orateur, qu'une observation tombée de sa bouche m'avait surpris. Je ne crois pas qu'il ait pris une attitude pleinement justifiée à certains égards. La Colombie-Anglaise serait en droit d'émettre les mêmes prétentions, et les provinces de l'Ouest également. Je ne sais si la chose est exacte, mais j'ai lu quelque part que l'Ontario avait contribué 52 p. 100 du total des impôts versés au trésor fédéral depuis la fondation de la Confédération. Quoi qu'il en soit, l'Ontario paye une somme considérable d'impôts; la ville et le district de Toronto contribuent 58 à 60 p. 100 du total des taxes provinciales.

J'ai lu l'autre jour un rapport à ce sujet où il est question des conditions auxquelles la Colombie-Anglaise, l'Ouest et les Provinces maritimes ont consenti à faire partie du Dominion. En ce qui concerne l'acte constitutionnel de 1867, notre honorable collègue (l'hon. M. Logan) peut être dans le vrai, mais je tiens que la Colombie-Anglaise et l'Ouest peuvent avec autant de raison émettre les prétentions avancées par les Provinces maritimes; toutefois, j'espère qu'ils n'en feront rien; j'espère qu'on n'exigera pas des vieilles provinces d'Ontario et de Québec qu'elles supportent les conséquences financières d'un abaissement des tarifs de transport sur les voyageurs et les marchandises, car ces provinces ont supporté ces charges de-

[M. Church.]

puis longtemps déjà et elles sont elles-mêmes en ce moment écrasées sous le poids des tarifs des marchandises.

Il est impossible d'obtenir une bonne administration des voies de transport dans ce pays si l'on s'écarte des principes suivis dans le commerce, c'est-à-dire de ceux adoptés pour l'administration de l'hydro-électrique et recommandés par les commissaires Drayton et Acworth dans leur rapport. Il faut que les chemins de fer soient exploités pour l'avantage du pays; il faut que cette exploitation ait pour base les principes reconnus du commerce. Les prétentions particulières de l'Est et de l'Ouest ne sauraient entrer en ligne de compte.

Et à ce propos, monsieur l'Orateur, je pense que quelques-unes des provinces du Nord-Ouest ont beaucoup à se plaindre des règlements administratifs qui ne sont pas ce qu'ils devraient être et qui diffèrent de ceux des Etats-Unis. Je peux bien dire que la commission des chemins de fer a fait œuvre excellente sous la présidence de M. Blair, du juge Mabee et de sir Henry Drayton. Ils ont été dans leur domaine de grands administrateurs de chemins de fer, et ils jouissaient de la confiance générale. Mais dans ces derniers temps, la commission des chemins de fer n'a pas rempli les fonctions pour lesquelles elle avait été créée. Elle a autorisé quatre augmentations dans les tarifs pour les marchandises, les voyageurs, les téléphones et les messageries. La municipalité de Toronto a dû combattre presque seule ces augmentations. Nous avons dépensé environ \$30,000 pour obtenir les services d'experts en vue de notre lutte contre l'augmentation des tarifs de grande et de petite vitesse; nous avons dépensé \$30,000 en deux efforts pour faire restreindre l'augmentation des tarifs de téléphone et de messagerie. La commission des chemins de fer a entendu les municipalités et bien que la guerre ait pris fin et que les prix aient commencé à diminuer, elle a permis aux compagnies, dans l'été de 1920, d'augmenter de 40 p. 100 les tarifs de marchandises et de voyageurs. J'ai calculé le montant de ces augmentations — je parle sujet à rectification; j'ai vu les chiffres donnés par le chef de l'Hydro-Electric Radial Association, M. T. W. Lyon de Guelph, qui est un expert dans ces questions—et l'augmentation des tarifs-marchandises accordée par l'honorable M. Carvell et ses collègues de la commission des chemins de fer représente un total de \$300,000,000 par an dans les dernières années. Rendez-vous