

tard qu'il s'applique maintenant à toutes les lignes de chemin de fer jusqu'à Vancouver et les ports du Pacifique, à l'ouest, et jusqu'à Churchill. Le taux réduit de Regina, de 20c. les cent livres, demeura en vigueur de septembre 1899 à octobre 1903. Il fut alors réduit à 18c. de la façon suivante. La province de Manitoba avait besoin de chemins de fer et la société *Canadian Northern Railway* (Mackenzie and Mann) aménageait ces chemins de fer, mais les obligations de Mackenzie et de Mann devaient être garanties par le gouvernement du Manitoba. Celui-ci prit part à une entente et accepta de garantir le paiement de 7 millions de dollars d'obligations émises par la *Canadian Northern Railway*. La compagnie de chemins de fer devait, en retour, consentir certaines concessions sur les tarifs-marchandises; selon l'entente, ces tarifs devaient être fixés par le gouvernement provincial du Manitoba. Avec l'entrée en vigueur de cette entente, le C.N.R., alors appelé *Canadian Northern Railway*, réduisit ses taux à 18c. les 100 livres. Pour soutenir la concurrence du Pacifique-Canadien a lui aussi, réduit ses prix à 18c. les 100 livres. Ces chiffres demeurèrent les mêmes pendant 15 ans, jusqu'à l'échéance du contrat du Manitoba. Dès la terminaison de l'entente, les prix remontèrent à 20c. les 100 livres sur tous les chemins de fer.

L'honorable M. Reid: Ce taux de 20c. s'appliquait à partir de Calgary et d'Edmonton, n'était-ce pas? Pas à partir de Regina?

L'honorable M. Aseltine: Quand on signa cette entente, les céréales n'étaient pas dirigées sur la côte du Pacifique, mais, plus tard, on commença à les y expédier de Calgary et Edmonton. On convint donc que la distance entre ces deux villes et le Pacifique serait considérée identique. Il me semble que ce taux de 20c. les 100 livres était basé sur cette distance, quel que soit le point d'expédition.

En août 1918, à la suite de la décision McAdoo aux États-Unis, et à cause de l'augmentation des frais de transport, entre autres raisons, le gouvernement canadien demanda à la Commission des chemins de fer de soumettre un nouveau barème de tarifs-marchandises. Ceci fut fait, et les nouveaux tarifs entrèrent en vigueur le 12 août 1918 par suite de l'adoption d'un décret du conseil par le gouvernement du Dominion conformément à la loi sur les mesures de guerre. Ce décret resta en vigueur jusqu'en 1919. A la session de 1919, la Chambre des communes proposa une modification à la loi sur les chemins de fer. Si elle avait été adoptée et mise en vigueur, elle aurait complètement aboli le

tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Cette modification fut proposée au Sénat après avoir emporté l'accord de la Chambre des communes. De nombreux sénateurs, et notamment les sénateurs Lougheed et Watson étudièrent la question sérieusement. Ils s'aperçurent alors que si la modification était acceptée et devenait loi, le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau disparaîtrait. Ils s'y opposèrent donc très vigoureusement.

Je me rappelle un débat qui a eu lieu dans cette enceinte en 1945, au cours duquel feu le sénateur Fred Johnston de la Saskatchewan nous a raconté tout ce qui s'était passé au Sénat en 1919 lorsque la Chambre avait été saisie de cette modification à la Loi sur les chemins de fer. Il nous avait lu des extraits des discours prononcés par les sénateurs Lougheed, Watson et d'autres. Nous savons qu'en 1919 le Sénat a refusé d'adopter la mesure.

L'honorable M. Macdonald: Vous faites naître de vilaines idées dans nos esprits.

L'honorable M. Bruni: La mesure était alors mauvaise, mais elle est bonne maintenant.

L'honorable M. Aseltine: Mais après plusieurs conférences, on finit par adopter le bill avec cette condition qu'il ne devait demeurer en vigueur que pour trois ans. Dès l'adoption de la mesure, le tarif a augmenté. Le taux à Regina monta à 25c. les 100 livres et en 1920 il atteignit 32.5c. Le 1^{er} janvier 1921, le taux baissa à 31c. et le 1^{er} décembre de la même année, à 29c. A la fin de la période de trois ans il revint à 20c.

Entre 1922 et 1925 la confusion fut grande. Ni les cultivateurs ni les chemins de fer ne savaient où ils en étaient et personne ne pouvait prévoir ce que deviendraient ces taux. Toutefois en 1925, le gouvernement présenta une mesure qui libérait les chemins de fer quant aux taux réduits pour le trafic-marchandises allant vers l'ouest, mais maintenait à perpétuité le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau à l'égard des convois de céréales, de farine et autres produits. En 1927, par suite d'une décision de la Commission des chemins de fer, le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a été étendu aux expéditions allant vers l'ouest jusqu'aux ports du Pacifique et à celui de Churchill et depuis lors ce tarif est resté en vigueur.

Honorables sénateurs, la décision prise par le Sénat en 1919 a épargné aux habitants des provinces des Prairies plusieurs millions de dollars. J'ai entendu bien des évaluations des sommes ainsi épargnées, certaines étaient élevées tandis que d'autres étaient basses. Cependant, comme les taux étaient restés au même niveau qu'en 1897, plusieurs millions de dollars sont allés dans les goussets des