

commerciaux pourraient démontrer qu'elle n'était pas requise, ou, d'autre part, alors que le commerce ne pourrait pas être beaucoup développé même si le taux demandé était concédé.

Si la Commission des chemins de fer doit être investie—et nous croyons qu'elle devrait l'être—et nous recommandons qu'elle le soit—de la responsabilité plus étendue que nous avons indiquée, nous croyons qu'elle devrait être investie également—et nous le recommandons—du pouvoir, en pesant la demande qui a valu ces considérations, d'ordonner une enquête relevant de son propre chef sur la question des frais de chemin de fer quant au coût de production de la denrée et ses rapports avec les autres frais ainsi qu'avec les résultats commerciaux généraux des intérêts en cause.

Un autre paragraphe dit :

Nous tenons à dire que nous n'avons pas examiné cette question à la légère. Elle a été fortement portée à notre attention au cours des témoignages que nous avons recueillis. Les témoins, tous des Provinces maritimes, nous ont montré les difficultés géographiques et autres auxquelles ces provinces étaient en butte par suite du fait que certaines parties de ces contrées avaient à souffrir de l'éloignement des marchés centraux. A notre demande, le commissaire en chef s'est fait entendre et nous a expliqué quels étaient les pouvoirs actuels de la Commission des chemins de fer.

Ce rapport embrasse bien les deux parties de ce projet de loi. On voit que les pouvoirs demandés ne sont pas mandatifs; le bill demande simplement que la commission donne plus d'étude aux appels en général et favorise davantage les efforts faits pour développer le commerce par la vente du grain des provinces de la Prairie aux éleveurs de volailles, aux laitiers et aux éleveurs de bétails de la Colombie-Anglaise. Les producteurs de la Colombie-Anglaise qui produisent des œufs, du beurre, et ainsi de suite, peuvent utiliser le grain à bon marché pour lequel le producteur des prairies doit trouver un débouché.

Ce projet de loi n'est pas susceptible de créer des divisions. Tout en étant présenté pour venir en aide à la Colombie-Anglaise, il aidera aussi d'autres régions du pays y compris les Provinces maritimes, quand elles iront en appel devant la Commission des chemins de fer, sur des questions d'intérêt général. On a amplement prouvé que la commission ne possède pas le pouvoir de permettre des appels basés sur des questions générales. Ce que je demande est recommandé dans le rapport Duncan et ce n'est donc pas entièrement ma propre idée. A mon sens, à moins que la commission ne soit investie de ces nouveaux pouvoirs, il sera pour ainsi dire inutile à la Colombie-Anglaise de dépenser davantage pour en appeler à la commission sur des questions de tarif des marchandises.

De plus, nul ne peut prédire ce qui se produira quand le bill des chemins de fer ac-

[M. Reid.]

tuellement devant la Chambre entrera en vigueur? Si certaines lignes principales sont abandonnées et que toutes les marchandises à destination de Vancouver passent par les voies du Pacifique-Canadien, la question des tarifs de transport sera d'autant plus ardue. J'espère que les pouvoirs qu'on propose de conférer au tribunal par le bill des chemins de fer ne diminueront d'aucune manière les pouvoirs de la Commission des chemins de fer en ce qui regarde les tarifs de transport. Le Parlement ne veut pas assurément empêcher tout appel.

Des membres de la Chambre ont demandé à diverses reprises la réduction des tarifs de transport, et on leur a toujours répondu que ce n'est pas ici qu'ils devraient demander une réduction des tarifs, mais devant la Commission des chemins de fer. S'il en est ainsi, la commission devrait avoir le pouvoir d'aller un peu plus loin sous le rapport de ces décisions. Je demande qu'on lui accorde plus de pouvoirs par la loi des chemins de fer, afin que cela puisse se faire. Je crois qu'il serait bon que la commission ait des pouvoirs suffisants pour lui permettre d'ordonner l'établissement d'un prix de transport moins élevé pour le grain et les produits du grain de la prairie et la Colombie-Anglaise. Ce tarif sera avantageux non seulement aux éleveurs, aux aviculteurs et aux laitiers, mais aussi aux compagnies de chemins de fer, parce qu'il s'appliquera aussi au transport des couveuses, des œufs, du fil de fer et autres articles. Je demande à la Chambre d'étudier favorablement ce projet de loi qui, s'il est adopté, étendra les pouvoirs de la Commission des chemins de fer.

M. H. J. BARBER (Fraser-Valley): Je n'avais pas l'intention, monsieur l'Orateur, de prendre la parole sur cette proposition, mais on me permettra néanmoins de dire quelques mots. La question est venue devant la Chambre, l'an dernier et aussi, je crois, au début de cette session. Il est fort intéressant de remarquer que l'honorable député qui a présenté ce projet de loi (M. Reid) a quelque peu modifié son attitude. Dans le premier bill qu'il a présenté, il a dit que les tarifs de transport devraient être fixés par la loi, ou en d'autres termes, créés par les membres du Parlement. Voici que, dans ce projet de loi, il demande d'enlever certains pouvoirs au Parlement pour les confier au bureau des commissaires des chemins de fer. En d'autres termes, il veut faire de cette commission un organisme politique plutôt qu'une commission judiciaire.

Je n'ai pas besoin de retracer l'histoire de cette commission. La Chambre se rappelle qu'en 1903 sir Wilfrid Laurier, dans sa sagesse,