

frais que possible, doivent fréquemment expédier ces derniers en quantités d'une caisse à la fois. Que les honorables députés n'oublient pas qu'un grand nombre d'aviculteurs ne font leur exploitation que sur une petite échelle. Ils en tirent leur subsistance, et cela importe beaucoup pour eux. J'imagine que si l'on expédie une caisse d'œufs, sous le régime du tarif que le jugement accorde aux chemins de fer, les frais de transport qui représentaient antérieurement 35c. atteindront maintenant 75c., c'est-à-dire plus du double. C'est là une injustice flagrante envers ces producteurs.

Il y a autre chose. Je ne trouve dans le jugement rien qui autorise une pratique comme celle dont je vais parler, mais j'apprends qu'on y recourt. Voici ce dont il s'agit,...

L'hon. M. CHEVRIER: Pardon. Si l'honorable député veut bien se reporter à la page 88 du jugement, sous le titre "tarifs minimums," il constatera qu'il y est expressément pourvu.

M. BENTLEY: Je m'excuse. Peut-être ne me suis-je pas exprimé clairement. J'avais terminé mon observation sur ce point. Bien que la commission ait autorisé un tarif de 75c. les cent livres à l'égard des expéditions de moins d'un wagon, je venais de dire qu'elle n'aurait pas dû y consentir.

Mais le point que je désire faire ressortir est celui des tarifs rétroactifs. Aucune disposition, que je sache, n'y pourvoit et pourtant, on m'informe qu'à l'égard d'automobiles et de machines agricoles expédiées avant le 8 avril et qui, à cette date, étaient en étalage ou dans les entrepôts, dans les provinces de l'Ouest, on exige l'équivalent de la majoration de 21 p. 100 pour les frais de transport. Qui touchera ce supplément? Ce ne seront pas les chemins de fer. Les sociétés de machines aratoires et les fabricants d'automobiles ne percevront pas ces suppléments rétroactifs pour les remettre aux chemins de fer.

L'hon. M. CHEVRIER: Je puis dire à l'honorable député que la décision de la commission ne comporte aucune disposition rétroactive. Elle est valable à compter du 8 avril.

M. BENTLEY: J'en conviens avec le ministre. Je lui reproche amèrement de ne pas avoir empêché le vendeur de ces machines d'exiger ces frais sur celles expédiées avant le 8 avril. Le Gouvernement n'a rien fait pour protéger la population. Sur ce point, vous avez agi comme l'avait fait le gouvernement tory, il y a plusieurs années, quand celui-ci avait frappé le sucre d'une taxe d'accise, per-

mettant ainsi à ceux dont les entrepôts regorgeaient de sucre d'encaisser un bénéfice supplémentaire pour leur propre compte. Le Gouvernement n'a pas veillé comme il le devait aux besoins de la population.

J'ai dit récemment qu'on n'avait pas songé aux autres solutions possibles. Les chemins de fer ont cru nécessaire de réclamer une majoration des tarifs-marchandises pour au moins trois grandes raisons principales. La première reposait sur la surcapitalisation énorme, particulièrement du National-Canadien. Je vais citer des autorités à mon appui. Je me reporte d'abord à la page 30 du rapport de la commission royale, communément appelé commission Duff:

La dette totale du réseau au compte du capital est un autre aspect du problème. Le 31 décembre 1931, la dette à longue échéance du National-Canadien payable au public (dette consolidée non échue) s'établissait à \$1,276,457,207. Les mises relatives au premier chemin de fer de l'Etat, les prêts du gouvernement fédéral aux chemins de fer privés faisant aujourd'hui partie du réseau, les prêts aux chemins de fer Nationaux du Canada pour solder les déficits annuels, l'intérêt couru sur ces emprunts et non payés, et les déficits des lignes de l'Est, forment une somme globale de \$1,393,469,164. Le total de ces deux sommes s'établit à \$2,669,926,371.

Etant donné les charges excessives au compte du capital par rapport à la puissance de gain du réseau, on a suggéré de les réduire à un montant qui correspondrait mieux à la puissance de gain du chemin de fer. Les recettes nettes d'exploitation du National-Canadien (c'est-à-dire le montant disponible pour payer l'intérêt et les dividendes) pendant la période de 1923 à 1931 inclusivement, se sont établies en moyenne à \$24,414,447 par année. Il y aurait lieu de remanier ce chiffre si l'on pourvoyait à la dépréciation d'une manière adéquate. En regard du chiffre de ces recettes il faudrait évidemment biffer une bonne partie des charges au compte du capital.

Et la commission, tout en étant d'avis qu'il convient de reconnaître franchement qu'une très forte proportion des mises dans les chemins de fer inclus dans le réseau du National-Canadien constituent une perte et qu'on devrait réduire très sensiblement ses charges au compte du capital, ne croit pas l'heure propice pour aborder cette question importante.

Ceci s'applique à 1931 ou 1932. Quand l'heure sera-t-elle propice à cette tâche? A la page 86 de la décision qu'elle vient de rendre, la Commission des transports confirme cette déclaration au deuxième paragraphe, sous la rubrique: "Autres recettes."

Les chemins de fer Nationaux du Canada sont bien administrés, mais ils ont une énorme dette comportant des frais fixes fort élevés. Il leur est donc très difficile de réaliser des bénéfices, car il s'agit d'un fusionnement de tronçons qui n'en rapportent aucun.

[M. Bentley.]