

me on l'a indiqué, aux questions qui tombent dans la catégorie des faits raisonnables et des disparités injustes, et elle n'a rien à voir dans la politique du progrès des industries grâce à l'ajustement des taux."

"La Commission n'a aucun pouvoir pour régler les taux de manière à établir l'égalité quant au coût de production et aux conditions de géographie, de climat ou d'économie."

Il nous semble que la conclusion à tirer de ces extraits est que la Commission des chemins de fer ne croit pas avoir le pouvoir, quand des appels lui sont soumis, de juger au même titre que les compagnies de chemins de fer elles-mêmes les considérations commerciales qu'elles ont en vue lorsqu'elles se demandent jusqu'à quel point elles devraient développer l'industrie et le commerce.

Loin de nous l'idée de suggérer que la Commission des chemins de fer devrait s'ingérer arbitrairement dans les affaires purement commerciales des compagnies de chemins de fer, ou qu'on devrait confondre le développement commercial qu'on peut raisonnablement attendre d'une échelle de taux de chemin de fer avec le développement commercial dont le public ou les gouvernements sont seuls responsables et qui ne dépend pas de l'échelle des taux.

Je vais en passer une partie, et abréger quelque peu les raisons invoquées dans le rapport.

Un MEMBRE: Lisez-le en entier.

M. REID: Puisque l'honorable député insiste, je peux bien citer le tout; mon raisonnement ne s'en trouvera que mieux confirmé. Il est dit ceci:

Bien des témoignages que nous avons recueillis dans les Provinces maritimes nous ont laissé l'impression que les témoins étaient d'avis que les chemins de fer devaient être exploités à l'avantage du commerçant, sans égard aux résultats financiers de la gestion du chemin de fer. En d'autres termes, ce qu'une administration ferroviaire pourrait concéder, d'après ce qui constitue ou pourrait constituer finalement une bonne affaire pour elle à son propre jugement est réclamé, nous semble-t-il, comme un droit par l'homme d'affaires, pour l'expansion et l'avantage de son commerce, sans se soucier si l'exploitation du chemin de fer est rémunératrice ou déficitaire. Même si aucune compagnie de chemin de fer n'était propriété privée. — les intérêts de laquelle doivent être équitablement considérés et sauvegardés — nous ne pouvons concevoir qu'un réseau national soit administré efficacement en vertu d'un tel principe. D'autre part, du point de vue public, en retour des privilèges statutaires et autres dont jouissent les compagnies de chemin de fer, on pourrait peut-être avec raison faire la revue de leur gestion (interprétée dans leur échelle de taux) dans ses rapports avec les produits naturels du pays et le développement de ces produits et des entreprises connexes.

Actuellement, le travail de la Commission des chemins de fer se borne aux deux considérations suivantes: —

(a) Compensation raisonnable à la compagnie de transport, et

(b) Aucune préférence indue ni aucune disparité injuste à l'égard des commerçants.

Quand la commission décide d'une question d'appel touchant ce qu'on doit considérer des

conditions justes et raisonnables, elle tient toujours compte, non seulement des frais d'exploitation du chemin de fer, mais aussi d'un revenu raisonnable sur les capitaux engagés et, dans le cas du National-Canadien il est impossible qu'aucun embranchement contribue beaucoup à diminuer la dette du réseau. Il en est de même pour le Pacifique-Canadien.

L'article 320 de la loi des chemins de fer semble accorder à la Commission des chemins de fer les pouvoirs plus étendus que nous avons à l'esprit, autant que la question de préférence indue ou de disparité injuste peut être en jeu:

"320. Pour décider si une taxe moins élevée ou une différence de traitement constitue ou non une préférence indue ou une disparité injuste, la Commission peut considérer s'il est nécessaire d'exiger cette taxe moins élevée ou d'établir cette différence de traitement, pour assurer, dans l'intérêt du public, les transports qui ont donné lieu à cette réduction ou à cette différence, et considérer également s'il est impossible d'atteindre ce but sans faire subir aux taxes plus élevées une réduction indue."

Même ici, nous croyons que, si l'on avait en vue les intérêts commerciaux les plus considérables, l'article devrait être rendu plus clair, et qu'au lieu des mots "dans l'intérêt du public" (qui peuvent s'interpréter comme s'ils voulaient dire l'intérêt du public "consommateur"), les mots devraient clairement déclarer qu'il s'agit des intérêts nationaux (tant "producteur" que "consommateur"). Si telle n'a pas été l'intention primitive attribuée au législateur, nous suggérons que c'est l'intention qu'on devrait lui attribuer aujourd'hui.

Cela forme la première partie de mon projet de loi et, des deux parties, la seconde est peut-être la plus importante.

Nous croyons de plus que l'autorité de la Commission des chemins de fer devrait être étendue de manière qu'elle puisse connaître de la question de compensation raisonnable.

La Commission des chemins de fer aurait alors la compétence pour faire une enquête analogue à celle que le président des Chemins de fer nationaux canadiens est, d'après lui, tenu de faire partie de ses fonctions (et comme chef du réseau); et si, au point de vue du public, elle croit qu'on devrait faire l'expérience d'un tarif demandé, elle devrait pouvoir être libre de constituer ce tarif, même si, à l'époque de la demande, ce tarif ne devait pas, de lui-même, assurer une compensation raisonnable à la compagnie de chemin de fer.

Nous reconnaissons toutefois que, parmi les considérations commerciales dont on doit toujours tenir compte dans une revue de cette nature, se trouvent:

a) Un équilibre approprié dans l'échelle des taux de chemin de fer, de façon qu'en général (mais non pas au sujet d'un produit déterminé) il y ait non seulement une compensation raisonnable pour la compagnie de chemin de fer qui fait le transport, mais une compensation raisonnable à toutes, de manière à permettre l'accomplissement d'une certaine somme de développement commercial;

b) Un moyen de s'assurer si, de fait, le taux demandé est nécessaire aux producteurs et aux commerçants, sans oublier qu'une réduction de taux peut être demandée alors que les résultats