

reconnaître au moins trois, sinon quatre régions au Canada, en tenant compte du fait que sur de longs parcours, le chemin de fer traverse des régions à population très clairsemée et où ses frais sont vraisemblablement plus élevés, puisqu'ils n'y chargent pas de marchandises et que ces régions soient traitées également pour ce qui est des tarifs, l'Etat acquittant la différence.

Après tout, il s'agit ici d'une question d'ordre national, d'une responsabilité nationale. On a rappelé que la Colombie-Britannique a adhéré au pacte confédératif à condition d'être mis sur un pied d'égalité avec les autres provinces relativement aux chemins de fer et aux tarifs. Mais on ne l'a pas fait.

M. MacNICOL: J'ai peut-être mal compris l'honorable député, mais a-t-il dit que ce sont les chemins de fer qui devraient combler la différence en établissant cette péréquation. J'ai entendu quelqu'un demander que le pays comble la différence dans les régions peu peuplées, et j'appuie cette requête.

M. REID: Non, je ne voudrais pas imposer ces frais aux chemins de fer. C'est la nation qui devrait les porter. Si j'ai dit que les chemins de fer devraient assumer ces frais, je tiens à rectifier cette déclaration.

M. MacNICOL: C'est bien ce que vous avez dit.

M. REID: Je suis heureux que l'honorable député m'ait signalé la chose, car je voudrais que le pays comble la différence, car il s'agit bien d'une question nationale et non d'une question provinciale ou locale.

Avant de terminer, je demande au ministre de nous dire, lorsqu'il prendra de nouveau la parole, s'il peut donner à la Chambre l'assurance que la demande du Gouvernement au sujet de l'étude et de l'examen par la Commission des inégalités en matière de tarif-marchandises n'a pas simplement le caractère d'une requête, mais celui d'une directive.

Plusieurs honorables députés seront peut-être surpris d'apprendre que les inégalités de traitement sont permises par la loi des chemins de fer. L'examen des jugements rendus par la Commission des transports démontre que ses décisions comportent de telles inégalités. Toutefois, quand il s'agit de distinctions injustes, la responsabilité retombe sur la commission. Quiconque présente un appel à cette dernière a beaucoup de difficulté de prouver à la Commission qu'une inégalité est injuste.

[M. Reid.]

Ce qui me préoccupe passablement, au sujet de la demande que le ministre a adressée à la Commission, c'est la déclaration suivante que je relève à la page 48 du jugement:

De simples comparaisons portant sur la longueur des parcours ne suffisent pas à démontrer qu'il y a inégalité de traitement, mais tous les faits pertinents doivent entrer en ligne de compte.

En d'autres termes, selon l'ensemble des règlements découlant de la loi des chemins de fer, la longueur des parcours ne constitue pas une norme absolue dans l'appréciation des inégalités de traitement. Ces dernières, en tant qu'elles sont interdites par la loi des chemins de fer, sont des questions de fait qui doivent être déterminées par la commission. Quiconque se donne la peine de lire les jugements constate que, contrairement à l'idée qu'on se fait généralement, les inégalités de traitement sont autorisées par la Commission des transports, qui se fonde en l'occurrence sur la loi des chemins de fer.

Ce que nous avons prétendu, et ce que nous soutenons, c'est que toute distinction est injuste envers la Colombie-Britannique. On ne pourra jamais fournir aucune preuve que le transport d'une livre ou d'une tonne de marchandises en Colombie-Britannique coûte plus cher que le transport d'une quantité égale vers une autre partie du Canada. De fait, lorsqu'on a demandé à l'avocat du Pacifique-Canadien ce que coûte le transport d'un article quelconque, il a reconnu qu'aucun expert ne pouvait dire exactement ce que coûte le transport d'un produit sur un chemin de fer.

M. CASE: La thèse de l'honorable député est-elle établie contre la majoration des taux ou en faveur de la péréquation?

M. REID: Je m'efforce de démontrer que la majoration de 21 p. 100 frappe plus lourdement la population de la Colombie-Britannique que celle de toute autre province. Telle est la thèse que j'expose en ce moment. J'engage le ministre à donner instruction à la Commission des transports,—je ne veux pas qu'il se contente de l'inviter à étudier la question des écarts de taux et des inégalités de traitement,—d'assurer la péréquation des tarifs, les chemins de fer devant être dédommagés par le trésor des déficits ainsi occasionnés.

Je termine en réitérant cette demande, que j'estime raisonnable. J'aurais pu discuter plus longuement la question mais je me rends compte que le débat dure déjà depuis longtemps et que la Chambre des communes n'est pas toujours l'endroit le plus propice pour discuter des écarts de tarifs. En traitant cette question, lorsque je siégeais du côté de l'oppo-