

les pouvoirs nécessaires concernant l'audition des témoins et l'établissement de la preuve. En plus de la longue et judicieuse expérience qu'ils possèdent, les membres de la Commission ont à leur disposition un personnel permanent d'experts de même qu'un système complet d'archives qui met ce tribunal dans une situation particulièrement avantageuse pour s'occuper des questions compliquées et techniques que comportent les décisions dont on a interjeté appel.

Bien qu'il puisse être vrai, monsieur l'Orateur, que la Commission a été constituée pour s'occuper des questions relatives au tarif de transport des marchandises, je ne suis pas prêt à admettre que l'on ne peut jamais s'adresser au Parlement ou au Gouverneur en conseil, surtout quand il s'agit de cas exceptionnels. Je ne suis pas d'avis qu'il faille constituer une commission ayant plus de pouvoirs que le Parlement lui-même. Il est fort possible que, dans le cas des tarifs généraux, il ne soit pas nécessaire que le Parlement s'occupe des cas particuliers, mais quand il s'agit d'un cas spécial où l'on a commis une injustice,—comme nous le croyons fermement dans la Colombie-Anglaise,—je crois qu'il n'est que juste et régulier que nous puissions faire entendre notre appel au Parlement ou au Gouverneur en conseil. S'il est vrai, cependant, que tous les tarifs doivent être décidés par la Commission des chemins de fer, le Parlement devrait soigneusement examiner les pouvoirs conférés à ce tribunal et voir à ce que la Commission soit revêtue de l'autorité nécessaire pour établir des règlements.

Au cours de l'étude des appels interjetés au nom de la Colombie-Anglaise au sujet des taux de transport des marchandises, les appelants ont soutenu que, puisque la convention du Nid-de-Corbeau accorde à la région comprise entre Calgary et Edmonton un tarif spécial, nous, habitants de la Colombie-Anglaise, avons le droit de recevoir le même traitement. Or, la Commission des chemins de fer a clairement affirmé que nous n'avions pas raison de fonder nos appels sur les tarifs du Nid-de-Corbeau. Elle nous a bel et bien dit, chaque fois que nous nous sommes adressés à ce tribunal, que les tarifs du Nid-de-Corbeau ne se rapportaient aucunement à la situation faite à la Colombie-Anglaise. Elle a ajouté que, de fait, ces tarifs sont fixés par une loi et de manière à ne pouvoir même pas servir à l'établissement d'autres tarifs.

La Commission des chemins de fer a plusieurs fois rendu cette décision et exposé le même raisonnement. Elle a rendu, cependant, une décision à laquelle je voudrais m'opposer. Parlant des taux de transport pour l'exportation et aussi du tarif de transport intérieur, elle a dit que le grain destiné à l'exportation ne faisait pas concurrence au

[M. Reid.]

grain transporté pour l'usage des habitants de notre pays et qu'en conséquence on ne pouvait pas établir une comparaison entre les deux tarifs. Je ne suis pas absolument du même avis. Bien qu'il soit très vrai que le grain destiné à l'exportation ne fait pas une concurrence directe au grain consommé chez nous, il n'en reste pas moins que les habitants de la Chine, ou du Japon ou d'ailleurs, peuvent acheter ce grain dans les provinces des Prairies, le faire expédier dans leur pays, puis le convertir en denrées, qu'il s'agisse de la volaille ou des produits laitiers, qui, à leur tour, font concurrence à la volaille et aux produits laitiers des producteurs de la Colombie-Anglaise. Cela prouve d'une manière décisive, je crois, qu'il y a lieu d'établir un rapport entre le grain destiné à l'exportation et celui qu'emploient nos aviculteurs de la Colombie-Anglaise. Nous devons ensuite subir la concurrence de ces pays.

Au sujet des pouvoirs de la Commission, mon projet de loi a pour but de permettre à la Commission, quand elle jugera opportun de le faire, d'acquiescer aux demandes du droit d'appel avec une bien plus grande latitude. A ce point de vue, il va me falloir citer encore un passage du rapport de la commission royale qui a enquêté sur les tarifs de transport dans les Provinces maritimes et que l'on appelle généralement la commission Duncan. Ce rapport a été présenté à la Chambre en 1926 et je le tiens pour une des autorités sur lesquelles je veux appuyer la nécessité d'adopter mon projet de loi. Je crains d'être obligé de citer assez longuement le rapport, parce que la commission a étudié à fond la question de savoir si l'on devait étendre les pouvoirs de la commission des chemins de fer en matière de tarifs-marchandises. Voici ce qui est dit à la page 25:

De plus, les cas soumis à la Commission des chemins de fer par les Provinces maritimes mentionnent aussi le préjudice qui résulte de la position géographique de leurs produits naturels et de la distance en général qui les sépare des marchés centraux. Si nous pouvions nous convaincre qu'en vertu de ses pouvoirs actuels la Commission des chemins de fer peut examiner comme il convient, en appel, les cause des Provinces maritimes dont elle est saisie sous leur aspect primordial, nous ne ferions aucun autre commentaire. Des jugements antérieurs de la Commission des chemins de fer nous portent à craindre qu'elle ne se croit pas compétente pour connaître de ces considérations supérieures en jeu dans ces réclamations des Provinces maritimes. Nous tenons à citer, en particulier, les extraits suivants des jugements de la Commission:—

“Sous l'empire de la loi des chemins de fer, la Commission n'exerce aucune responsabilité en matière de profits et de perte, et son intervention dans la question des taux se résume, com-