

En 1903, on s'est occupé de façon pratique des prix du transport des marchandises sur terre: c'est alors que fut nommée la commission des chemins de fer. Jusque-là tout était réglé par l'état d'esprit des autorités de chemins de fer et par l'étendue de la concurrence. J'ai une grande foi dans le travail accompli par la commission des chemins de fer, et selon moi, nous nous serions trouvés dans une situation encore plus embarrassée si nous n'avions eu une autorité comme celle-là pour lui soumettre nos problèmes en matière de chemins de fer. La commission que possèdent les Etats-Unis pour régler les questions de chemins de fer entre états a moins d'autorité, selon moi, que la commission canadienne. Les problèmes aux Etats-Unis sont parfois plus nombreux et de solution plus difficile du fait que l'autonomie des divers états et leur droit de réglementation des chemins de fer sont plus marqués que notre régime de réglementation provinciale. De fait, même si la loi en ordonne ainsi au Canada, la subordination de nos voies ferrées à l'autorité de la commission des chemins de fer est devenue une question d'ordre pratique. Une fois à l'œuvre et après que les commissaires eurent fixé un tarif fondamental de transport, le public s'aperçut que, quelque raisonnable que put être le tarif établi pour le transport sur terre, disons de l'ouest à l'est et *vice versa*, les armateurs n'en pouvaient pas moins élever les prix sur l'océan, annulant ainsi tout l'avantage susceptible de découler d'une diminution des prix sur terre. Ainsi, peu importait à une compagnie exploitant à la fois une ligne de chemin de fer et un service maritime quel tarif était fixé pour le transport sur terre, du moment qu'il lui était loisible de relever ses prix sur mer de façon à compenser ce qu'elle perdait dans son transport sur terre. Ce que l'on disait de ces compagnies à double service, sur terre et sur mer, pouvait s'appliquer d'une façon générale, vu que d'autres chemins de fer s'entendaient avec des compagnies de navigation pour remanier leurs prix de façon que, peu importe le contrôle exercé sur les prix du transport par voie ferrée, le fret maritime supprimât tous les avantages qu'en auraient retirés les expéditeurs sans cela.

C'est ce que l'on découvrit en 1910. J'eus alors l'avantage de discuter cette question du fret maritime avec feu le juge Mabee, qui à cette époque, était président d'alors de la commission des chemins de fer. Ceux qui l'ont connu et qui ont su le travail qu'il a accompli en qualité de président, conviendront qu'il fut toujours un ami sincère du public; toujours il s'efforça de rendre des décisions, qui sans être injustes pour les compagnies, pouvaient en même temps être de quelque profit pour les expéditeurs. Je vais vous citer au

[L'hon. M. Graham.]

long un mémoire préparé par le juge Mabee sur cette question; c'est pour bien faire voir que ce n'est pas d'aujourd'hui que l'on s'occupe de cette question du fret maritime. Depuis quinze ans les divers gouvernements ont eu à lutter contre cette grande difficulté, mais le Gouvernement actuel est le seul qui a le courage de l'attaquer. C'est à ma demande que le juge Mabee prépara ce mémoire, dont le texte fut ensuite transmis au gouvernement britannique; je vais en donner lecture, car il est rempli de renseignements qui venant d'un tel homme ne manqueront pas d'intérêt pour les expéditeurs et pour tous les députés. Le 18 février 1910, j'écrivais la lettre suivante au ministre actuel des Postes (l'hon. M. Murphy) alors secrétaire d'Etat:

Cher M. Murphy:

Je vous inclus un mémoire que le président de la commission des chemins de fer, a préparé à ma demande, au sujet de l'action collective du gouvernement de la Grande-Bretagne et du gouvernement du Canada quant à la réglementation du fret maritime.

Voudrez-vous avoir la bonté de le soumettre à l'attention du gouvernement, de la métropole pour qu'on puisse se consulter sur cette question, vu que je trouve très désirable de prendre des mesures en vue de réglementer ces prix, pour des motifs exposés dans le mémoire.

Votre dévoué,

Geo. P. Graham.

L'hon. M. Charles Murphy, député,
Secrétaire d'Etat.

Le mémoire en question se lit comme suit:

Mémoire démontrant la nécessité de la réglementation législative du fret maritime et du trafic entre la Grande-Bretagne et le Canada.

En Angleterre, aux Etats-Unis et au Canada, depuis nombre d'années l'opportunité de réglementation par le gouvernement des tarifs des chemins de fer et du trafic a été reconnue. Dans l'intérêt du public, ces pays ont jugé nécessaire de créer des tribunaux avec des pouvoirs judiciaires concernant la réglementation des prix et des droits que les compagnies de chemins de fer exigent du public pour le transport des marchandises. Dans les trois pays la législation diffère dans les détails, mais c'est la loi anglaise qui a servi de fondement aux autres lois; les tribunaux ont des noms différents, leur juridiction varie en beaucoup de détail, quelques-uns ayant des pouvoirs plus étendus sur une plus grande majorité de sujets; mais quant à la réglementation des prix, pour les marchandises et pour les voyageurs, leur juridiction est à peu près la même.

Au Canada, la commission des chemins de fer en vertu de diverses lois qui la concernent, à savoir 3 Ed. VII, ch. 37, 6 et 7 Ed. VII, ch. 38, 7 et 8 Ed. VII, ch. 61 et 62, 8 et 9 Ed. VII, ch. 31 et 32, a juridiction sur tout ce qui touche aux chemins de fer (sauf leur constitution en corporation) ainsi qu'aux compagnies de télégraphe, de téléphone et de messageries.

Les pouvoirs de tous ces corps que réglementent les taux se limitent au transport sur terre, ou sur terre et sur les eaux intérieures; en d'autres termes, dès que les exportations atteignent le littoral d'un de ces trois pays, le Gouvernement perd tout droit de réglementer leur mouvement.

D'abord, pour ce qui regarde les conditions dans lesquelles s'effectue actuellement le transport des marchandises du Canada en Grande-Bretagne, prenez l'expédition du grain de Winnipeg à Liverpool par le port de Montréal et la route du Saint-Laurent. Le trajet par voie ferrée de Winnipeg à Montréal est de