

problème qui embarrasse le pays en raison de la situation dans laquelle se trouvent les deux réseaux. Le peuple canadien doit fournir, directement ou indirectement, au moyen d'avances faites au réseau de l'Etat ou Chemins de fer nationaux du Canada, une somme de 100 millions de dollars, qu'il faut prélever en impôts, car les recettes du réseau seules ne peuvent nullement suffire. Le Pacifique-Canadien, le plus beau système de transport de l'univers, transporte ses denrées à des tarifs moins élevés que ceux de tout autre système de transport du monde, si l'on en excepte son concurrent, le réseau national. Mon honorable ami peut fouiller les archives des tarifs du monde entier et il ne trouvera nulle part des denrées transportées à meilleur marché qu'elles le sont dans le Dominion du Canada. Dans la république voisine, en Europe, en Australie, et dans tout autre pays qu'il peut visiter, il trouvera des prix de transport plus élevés, des prix plus élevés par mille de parcours, des prix plus élevés sous tous rapports que ne le sont ceux que payent les cultivateurs, les manufacturiers et les marchands de bois canadiens. Tout producteur de ce pays peut mettre ses produits sur le marché grevés de frais de transport par voie ferrée moins élevés que tout autre producteur au monde. Cependant, mon honorable ami laisse entendre que nous devrions accorder à la Commission des chemins de fer un pouvoir qui lui permette, dans toutes les parties du Canada et pour tout produit et pour toutes catégories d'expéditeurs, de fixer un tarif qui, comme il est dit formellement dans le bill, ne rapportera pas une compensation raisonnable ou suffisante. Qui, permettez-moi de le demander de nouveau, fournira l'argent pour payer les frais des chemins de fer?

M. NEILL: L'augmentation du trafic y pourvoira peut-être.

M. NICHOLSON: Si vous éliminez les tarifs, une augmentation du trafic ne fera qu'empirer la situation. Si vous réduisez les tarifs au-dessous du coût du transport, plus les chemins de fer auront de trafic, plus grande sera la perte. Nous avons de tels tarifs en vigueur au Canada aujourd'hui. Il se peut qu'il y ait des avantages compensateurs dans des tarifs spéciaux; en ce moment, je ne discuterai pas le point. J'ai toujours prétendu depuis que je fais partie de la Chambre des communes que ces questions devraient se discuter devant la Commission des chemins de fer. L'une des meilleures lois inscrites dans nos statuts est bien celle qui créait la Commission des chemins de fer, car elle soustrayait à la politique des questions qui ne se discutent pas politiquement, et établissait une loi générale pour

[M. Nicholson.]

toutes les parties du pays. Elle mettait fin au régionalisme et à toutes les considérations qui ne relèvent pas d'une saine politique d'affaires. La création de la commission permit aux compagnies de chemins de fer de donner à John Smith et à chacun un service sur une base d'égalité, et sans faveur ou privilège pour personne.

Sous le régime du changement projeté, je pourrais m'adresser à la Commission des chemins de fer et dire: "Si vous m'accordez un certain tarif, je vais établir une nouvelle industrie et m'engager à vous donner dix, quinze, trente ou quarante wagons de marchandises à transporter chaque mois. Je ne dis pas un tarif qui lui permettrait de gagner de l'argent, non; mais cela me permettrait d'établir un commerce. Mon voisin pourrait faire la même chose. Elle pourrait m'accorder un prix de transport entièrement différent de celui qu'elle accorde à une autre personne, à un autre endroit du pays, dans le genre d'affaires que je me propose d'établir. Il ne s'agit pas de savoir si nous sommes tous traités sur un pied d'égalité. Elle m'accorderait un nouveau tarif entièrement différent, car ce serait dans la pensée qu'il en résulterait un accroissement du commerce.

Le ministre des Chemins de fer avait raison de dire que le développement du commerce, et la politique que le pays doit suivre en favorisant le commerce, ne regardent en rien la Commission des chemins de fer. C'est le devoir de ce corps d'agir judicieusement et de maintenir un équilibre convenable entre toutes les personnes qui font le commerce ou développent le commerce, les producteurs ou les distributeurs des produits canadiens. La Chambre des communes ne devrait pas dire à la Commission des chemins de fer: "Il est de votre devoir d'ignorer tout élément d'une saine politique d'affaires concernant les produits que les chemins de fer doivent transporter; tout ce que vous avez à faire, c'est de considérer si l'établissement d'un prix de transport, quel qu'il soit, peut doubler le commerce dans une direction ou dans l'autre".

Le bill est fondé sur un principe absolument vicieux. Il tente de faire accepter un principe que le Parlement canadien ne saurait admettre. Le paragraphe 2 est ainsi conçu:

La commission peut considérer ce qui devrait constituer une compensation raisonnable dans les circonstances.

Voilà le texte de la première partie de la disposition. Le reste du paragraphe vient absolument en contradiction avec la première phrase. Voici:

...et elle peut établir une échelle de tarif en vue du développement du commerce...