

ferai respectueusement remarquer qu'elle est fautive. La plupart des recommandations de la Commission auxquelles nous nous opposons en principe sont de celles que la Commission elle-même a faites en manière de compromis entre les tenants d'opinions divergentes. Ces mesures de compromis n'ont même pas été discutées, en certains cas, devant la Commission et elles sont, à mon avis, des mesures qui, si elles avaient été débattues devant la Commission, se seraient peut-être révélées, soit dit avec tout le respect que je vous dois, défectueuses à maints égards. Voilà donc notre première occasion de révoquer en doute l'avantage d'adopter de telles modifications.

Je ne voudrais pas que vous pensiez que les recommandations de la Commission royale ne nous disent rien qui vaille. En réalité il s'y trouve plusieurs idées constructives. Ensuite, laissez-moi vous dire en toute sincérité que le Pacifique-Canadien n'est pas ici représenté en vue de faire de l'obstruction. Il accueillerait toute solution juste et raisonnable de la controverse autour de la question des taux de transport-marchandises.

Le Pacifique-Canadien doit vivre en bons termes avec les gens avec qui il fait des affaires. Ce qui est profitable au Canada est à l'avantage du Pacifique-Canadien et de ceux qui utilisent ses services.

Par conséquent, dans mon intérêt et celui du Pacifique-Canadien, je ne dois faire que les recommandations qui, à mon avis, ont un caractère constructif et aideront le Comité à décider ce qu'il conviendrait d'insérer dans le bill.

Une autre observation préliminaire doit être faite: je suis d'avis que nous devrions envisager toute modification de la Loi des chemins de fer en tenant compte de certains principes bien définis. Le Parlement a conféré à la Commission des Transports des pouvoirs étendus de réglementation des chemins de fer. Le but de la loi ne sera pas atteint si l'on entre trop dans les détails sur la façon dont la Commission des Transports exercera ces pouvoirs. Le président de la Commission royale, l'honorable M. Turgeon, a déclaré ce qui suit à l'avocat (voir page 21543):

D'ordinaire, pour une commission comme celle-ci, mieux vaut qu'elle s'en tienne au général qu'au particulier.

J'estime que nous ne devrions pas commettre l'erreur d'indiquer dans une loi que la commission doit exécuter ses fonctions de telle ou telle façon. La Commission des transports a été instituée par le Parlement pour qu'il y ait un organisme disposant du temps et de l'expérience voulus pour régler les multiples problèmes de tarifs ferroviaires que le Parlement, de par sa nature, ne saurait résoudre. Un tribunal administratif doit avoir beaucoup de latitude et pouvoir s'adapter à toutes les circonstances. Il est évidemment impossible d'élaborer une loi qui puisse indiquer à une telle commission comment il faut procéder dans toutes les circonstances.

D'une façon générale, je fais la recommandation que voici: Ne modifiez pas une loi si celle-ci accorde déjà l'autorité voulue. En l'absence de cette autorité, modifiez de façon générale et non en termes particuliers, afin que la Commission des Transports puisse traiter chaque cas selon les circonstances qui l'accompagnent.

En quatrième lieu, le Pacifique-Canadien ne s'oppose pas à une réforme de la structure des tarifs ou de la Loi des chemins de fer. Notre société fait observer qu'une réforme n'est pas nécessairement une révolution et elle fait remarquer très respectueusement que plusieurs parties du bill actuellement à l'étude ont un caractère plutôt révolutionnaire que celui d'une réforme. Je ne parle pas en ce moment du problème de la péréquation.

Une structure des tarifs-marchandises adaptée aux besoins d'un système économique complexe comme celui qui existe en ce moment en notre pays ne peut être que complexe en soi, et tout projet de simplification de cette structure peut provoquer les plus grands troubles économiques si on ne l'établit avec le