

de la Commission et au Bureau des questions économiques. L'un des principaux sujets d'étude a porté sur la feuille de route, ce qui exigeait l'examen du volume en tonnes et des revenus du trafic-marchandises du National-Canadien et du Pacifique-Canadien pendant certaines journées déterminées, ce calcul servant de base aux calculs estimatifs couvrant de plus longues périodes, pour que la Commission des transports et les chemins de fer soient en mesure de déterminer avec plus de précision non seulement l'état de choses existant sous le régime des tarifs de taux de transport des marchandises, mais aussi l'effet de l'établissement d'une échelle uniforme de taux de catégorie et de taux préférentiel par mille sur les revenus des chemins de fer.

Comme préliminaire à l'audition des témoignages relatifs à une échelle uniforme de taux de catégorie, la Commission des transports a demandé aux compagnies ferroviaires de lui remettre les données qu'elles avaient préparées; en conséquence, lors d'une audition devant la Commission le 10 septembre, un document intitulé: "Étude de l'Association des Chemins de fer sur la péréquation des tarifs-marchandises" a été déposé et versé au dossier de cette enquête. Vu la nécessité d'étudier cette proposition, la Commission a ajourné ses audiences jusqu'au 10 janvier 1952. Il est entendu qu'à cette date les chemins de fer présenteront des témoins qui développeront complètement la preuve qui ressort de cette étude et il sera donné aux défendeurs toute liberté d'interroger contradictoirement les témoins afin que le dossier soit examiné à fond en ce qui concerne l'échelle proposée de taux de catégorie mentionnée dans l'étude.

Les taux de catégorie qui s'appliquent conformément aux dispositions des tarifs actuellement en vigueur couvrent presque tous les endroits au Canada, bien qu'ils varient en fait de base ou de niveau d'un territoire à l'autre et manquent d'uniformité d'un bout à l'autre du pays. Les taux préférentiels par mille actuellement en vigueur s'appliquant selon les dispositions des tarifs, sont, dans un sens, plus restreints quant à leur application dans les territoires, mais ils varient d'un territoire à l'autre et ne sont donc pas uniformes. Dans ces circonstances, l'élaboration d'une échelle uniforme de tarifs de catégorie semblerait logiquement constituer la première mesure à prendre, et il semble que la Commission des transports s'y applique en ce moment, car elle a obtenu, sur sa demande, un projet d'échelle au sujet de laquelle les arguments pour et contre seront vraisemblablement soumis dans les témoignages, ce qui fournira à ladite Commission, en plus de l'étude que son propre personnel aura faite sans aucun doute, des données suffisantes pour lui permettre de prendre une décision autorisant une échelle uniforme acceptable de taux de catégorie.

À la lumière de la situation décrite ci-dessus, relativement aux taux de catégorie et au tarif préférentiel par mille, il est recommandé très respectueusement, comme le dit la Commission royale, de régler le cas de "tout autre taux", comme en fait mention le paragraphe (2) c) de l'article 332A proposé, après la mise en vigueur des échelles uniformes de taux de catégorie et du tarif préférentiel par mille. Quant à savoir si ces taux peuvent être uniformisés, la Commission royale affirme qu'ils seront "uniformisés dans la mesure où cela pourra se faire, en tenant compte de tous les intérêts en cause". Il apparaît donc clairement qu'il n'est nullement besoin de faire mention de "tout autre taux" au paragraphe (2) c). La Commission des transports dispose sans cela de pouvoirs assez étendus pour régler cette question et on peut supposer que la Commission traitera de cette question lorsque les échelles uniformes de taux de catégorie et du tarif préférentiel par mille seront établies à l'égard de toute décision de la Commission des transports, consécutive à l'enquête générale sur les tarifs-marchandises pour ce qui a trait à ces problèmes. On demande donc la suppression du paragraphe (2) c) du projet d'article 332A.