

que le recours à un pourcentage uniforme d'augmentation porterait atteinte au long parcours, à certaines marchandises de faible valeur et élargirait l'écart survenu entre les niveaux du tarif territorial, ce qui représentait pour plusieurs de ceux qui ont comparu devant la Commission des transports un traitement discriminatoire injuste. Alors que la Commission, en rendant sa décision, n'est pas arrivée à une conclusion définitive en ces matières, mais a permis l'application du pourcentage de relèvement (21 p. 100) "des tarifs-marchandises tout entiers", la preuve dont la Commission a été saisie a de nouveau attiré l'attention des chemins de fer et autres intéressés sur la nécessité d'une certaine rectification qui disposerait le plus possible des griefs qui ont été notés à l'égard de plusieurs causes générales de tarifs-marchandises pendant de nombreuses années.

En demandant un relèvement de 20 p. 100 de leurs tarifs-marchandises, les compagnies ferroviaires ont pour la première fois indiqué à la Commission des transports qu'elles étudiaient un projet d'établissement d'un barème uniforme de taux de catégorie et de tarif préférentiel par mille: les chemins de fer étaient donc, selon toute apparence, convaincus qu'une certaine mesure de ce genre devrait être prise et, considérant la tendance passée (antérieure à 1943) des décisions de la Commission des transports, ils prévoyaient avec plus d'assurance de pouvoir atteindre le but visé.

La Commission royale des transports a appris en outre des chemins de fer que ceux-ci continuaient à élaborer leur projet, livrant quelques détails, mais l'échelle réelle des taux de catégorie et l'échelle du tarif préférentiel par mille n'avaient pas été établies lorsque la Commission royale eut terminé ses délibérations.

La Commission royale, dans son rapport, recommande l'établissement d'une "structure uniforme de tarifs qui, dans la mesure du possible, traitera sur un même pied tous les citoyens, localités, districts et régions." Le passage cité se trouve au paragraphe 10 de la page 142 de ce rapport. Sur cette même page, à l'article 11, le rapport dit ce qui suit:

Quand une péréquation uniforme des échelles de tarifs par catégories et de tarifs des denrées sera effectuée et mise en vigueur, on pourra ensuite, après un délai raisonnable, se servir de ces échelles comme d'un modèle pour éliminer plusieurs autres anomalies qui existent dans les nombreux tarifs-marchandises spéciaux entre des centres déterminés. On peut compter que ces tarifs-marchandises spéciaux seront uniformisés, dans la mesure où ce la pourra se faire, en tenant compte de tous les intérêts en cause.

On comprendra sans peine que même si le principe de l'uniformité est un but qu'il faut rechercher, la Commission royale elle-même, après avoir entendu tous les témoignages possibles, a cru devoir employer à l'égard de ce principe des expressions telles que: "dans la mesure où cela pourra se faire", et elle a indiqué qu'elle comprenait toute la difficulté que comporte l'établissement d'échelles uniformes de taux de catégorie et de tarif sur un produit désigné soumis à péréquation pouvant uniformiser d'un seul coup le système tout entier. En d'autres termes, la Commission comprenait que la chose ne pouvait pas se faire, bien qu'il soit clairement établi que la tendance à réaliser l'uniformité par des mesures convenablement graduées est considérée par tous les intéressés, dans la mesure où la chose peut se faire, comme le but que tous les intéressés doivent viser.

Par le décret C.P. 1487, la Commission des transports était chargée d'instituer une enquête générale sur les tarifs-marchandises au Canada afin d'examiner plus à fond certaines plaintes et allégations relatives au barème des taux et de faire les rectifications qui s'imposeraient en vertu des pouvoirs et de la juridiction de la Commission. Avant de recevoir les témoignages, les enquêteurs devaient faire certaines études, et celles-ci ont été confiées au personnel