

chemins de fer et d'autres ont prétendu à maintes reprises qu'il ne peut y avoir d'expéditeur captif. Qu'entend-on par expéditeur captif? On dit que le seul expéditeur captif serait celui qui n'a pas à acquitter des tarifs par catégories, et le reste. On admet qu'il y en a très peu.

Si l'on doit contrôler le tarif maximum, il faudrait sûrement l'établir dans des limites raisonnables. Si l'application du nouvel article 336 doit donner lieu à un tarif trois, quatre ou cinq fois plus élevé que le tarif actuel, c'est une partie inutile du bill. La loi exige que tous les tarifs soient compensatoires. Par conséquent, s'il existe actuellement un tarif pour le transport de la tôle d'acier, de la potasse, du concentré de nickel ou d'autres marchandises et qu'il ne représente que 20 ou 25 p. 100 de ce que serait le tarif par catégorie ou n'atteint qu'une fraction minime du tarif qui découlerait de l'application du nouvel article 336, à quoi sert-il?

Il ne sert à rien parce que les chemins de fer obtiennent déjà au moins des tarifs compensatoires. Cela veut dire qu'ils obtiennent leur coût variable plus une contribution, si petite soit-elle, à l'égard des frais d'administration et des bénéfices. Nous sommes donc déçus que le ministre n'ait pas fourni ces renseignements. Nous sommes d'avis qu'il est répréhensible de demander au Parlement d'adopter des lois sans donner aux députés l'occasion de prévoir ce que donnera l'application de la loi. L'argument est assez valable en ce qui concerne notre responsabilité à l'égard de ce projet de loi sur les chemins de fer ou de n'importe quelle autre mesure législative importante. On nous a refusé ces renseignements au sujet du bill C-231.

● (6.00 p.m.)

Selon les témoins du Pacifique-Canadien et d'autres personnes, des tarifs équitables seront établis d'après le marché et à la suite de négociations. Je n'en crois rien, car je sais qu'à l'heure actuelle, les compagnies de chemin de fer sont libres d'imposer des tarifs plus ou moins élevés à l'égard de nombreux produits. Prenons, par exemple, le transport d'Hamilton à Edmonton de feuilles d'acier, produit dont a discuté le comité. Nous avons que le tarif actuel est d'environ \$1.86. La même compagnie, utilisant les mêmes wagons sur la même ligne exige \$1.05 jusqu'à Vancouver en passant par Edmonton. Si le tarif de \$1.05 d'Hamilton à Vancouver est compensatoire, autrement dit, s'il tient compte de tous les frais variables, des frais généraux et permet de réaliser des bénéfices, alors le

tarif de \$1.86 d'Hamilton à Edmonton est d'au moins 100 p. 100 supérieur aux frais variables. Est-il juste d'exiger 100 p. 100 dans un cas et 5 ou 10 p. 100 dans un autre? Voilà la situation actuelle. Nous ne connaissons pas les faits, car le Pacifique-Canadien a refusé de nous les communiquer, mais si le tarif de \$1.05 d'Hamilton à Vancouver est compensatoire, il y a lieu de supposer que le tarif compensatoire d'Hamilton à Edmonton serait d'environ 85c. à 90c. En fait, le tarif actuel est de \$1.86.

C'est une mesure rétrograde, d'après-nous, que de refuser à un expéditeur le droit de s'élever contre l'injustice en demandant à la Commission des transports d'établir un tarif équitable. Ce droit est supprimé parce qu'il faut prouver qu'il y va de l'intérêt public. Nous nous préoccupons surtout, non pas de protéger les grandes entreprises, comme l'*Imperial Oil* ou l'*International Nickel*, mais de savoir qui pourra choisir les régions qui connaîtront une expansion industrielle.

Tout le monde sait que le Pacifique-Canadien possède entièrement une filiale, notamment la *Canadian Pacific Investments*, qui, d'après les derniers relevés comptables, avait un portefeuille d'environ 30 millions de dollars. Ce portefeuille comprend des placements dans des mines et des industries minières, des entreprises commerciales, de sociétés de gaz et de pétrole et autres. Si le Pacifique-Canadien n'est pas tenu d'imposer le même tarif à tous les expéditeurs de produits semblables sur la même ligne, dans les mêmes conditions, il pourra imposer une grande variété de tarifs et favoriser les entreprises où il a placé des fonds.

Par exemple, à l'heure actuelle la *Consolidated Mining and Smelting Corporation* exploite une mine de potasse au sud-ouest de Saskatoon. Si cette compagnie obtient un tarif correspondant à peu près aux coûts variables et que d'autres compagnies qui expédient d'Esterhazy sont tenues d'acquitter les coûts variables en plus des frais généraux et des profits s'échelonnant entre 100 et 150 p. 100, il n'existe plus de juste concurrence. Il se peut que la chose se produise actuellement, car nous savons que le taux exigé de certains endroits en Saskatchewan pour expédier des céréales à Vancouver est de \$2 à \$3 la tonne. Nous le savons, car ce fait a été clairement établi lors des séances de la Commission MacPherson.

Le taux exigé pour acheminer un wagon de 150,000 livres de potasse d'Esterhazy à Vancouver est d'environ \$9 la tonne. Si le taux de \$2 à \$3 la tonne pour les céréales est compensatoire et permet de faire face aux coûts variables, le taux alors exigé pour le