

Il est vrai que cet article accorde des pouvoirs étendus à la Commission des transports et que le paragraphe (4) établit certaines restrictions. Ensuite, le paragraphe final lui accorde un pouvoir plutôt étendu de faire d'autres exceptions. Comme je l'ai fait remarquer ce matin, au sujet d'un autre article, avec les termes plutôt généraux employés ici et le paragraphe (2) qui dit que la Commission des transports peut, pour donner suite à la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises, prendre les mesures qui sont énumérées aux alinéas a), b) et c), je crains que l'on fasse pression auprès de ladite Commission, lui rappelant que la loi lui prescrit certaines choses, quoique le mot employé soit "peut". Alors, la Commission aurait l'impression que le désir du Parlement est qu'elle fit l'impossible. C'est à cause de mes craintes à ce sujet que je vais vous proposer quelque chose.

Maintenant, je remarque au paragraphe (2) que la Commission peut, pour donner suite à la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises, exiger qu'une compagnie de chemin de fer a) établisse une échelle uniforme de taux de catégorie, par mille, applicable sur son réseau au Canada, ces taux devant être exprimés en sections ou groupes, lesquels doivent comprendre, pour les voiturages de plus long parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours.

J'ose prétendre que ce sera peut-être une erreur d'exiger une échelle uniforme de taux de catégorie à travers le Canada, disons au lieu de deux. La loi actuelle laisse à la Commission des transports la faculté de permettre plus d'une échelle uniforme. Je ne demande pas au Comité de m'approuver et de dire qu'il devrait y en avoir deux ou de décider maintenant que la Commission devrait en autoriser plus d'une.

L'article de la Loi des chemins de fer qui traite du tarif-type vous montre la latitude accordée à la Commission. C'est le paragraphe (1) de l'article 329: le tarif-type pour le transport des marchandises ou les tarifs-types, lorsque la Commission a autorisé la compagnie à en avoir plus d'un...

Maintenant, que vous les appelez tarifs-types ou échelle uniforme de taux de catégorie qui sera obtenue par la péréquation, je prétends qu'il est plus sage de laisser la Commission décider s'il doit y en avoir un ou plus. Si, après avoir étudié la question, la Compagnie décide qu'il doit n'y en avoir qu'un, eh bien! il n'y en aura qu'un. Ce que je veux vous dire, c'est qu'il peut y avoir plus de raisons que je peux vous l'expliquer aujourd'hui pour lesquelles il devrait y en avoir plus qu'un.

Laissez-moi vous expliquer ce qui peut arriver au sujet du trafic de long parcours établi entre l'Est et l'Ouest du pays, y compris les provinces Maritimes. Actuellement, quand le trafic circule de l'Est à l'Ouest, les taxes sont combinées,—ce qui est un terme en usage parmi les initiés,—à Fort-William. Je veux dire par là que lorsqu'un expéditeur d'Ontario envoie quelque chose dans l'Ouest du Canada, ou lorsqu'un expéditeur de l'Ouest envoie une marchandise dans l'Est, la taxe de l'autre côté de Fort-William s'ajoute, à titre de ce que l'on appelle un arbitraire fondamental.

Cet arbitraire fondamental est simplement un montant arbitraire basé sur un parcours milliaire moyen, mais il reste le même par cent livres, que la marchandise se rende à Montréal, Toronto, Windsor ou vice versa. Quoique vous disiez des arbitraires, il ne fait aucun doute que la Commission royale les ait considérés comme partie intégrante de la tarification. Elle l'a dit d'ailleurs lorsque l'arbitraire des Maritimes a été discuté.

Ce que je veux faire remarquer au Comité, c'est qu'à mon avis, le projet de loi élimine l'arbitraire; il fait même davantage. Pour pousser mon exemple plus loin: si une expédition des Maritimes atteint l'Ouest du Canada, la taxe