

A propos de certaines critiques adressées à la Commission des transports, la Commission royale, à page 271 de son rapport, déclare:

A tout prendre, il semble qu'il vaille la peine de consigner ici les critiques suivantes dirigées contre la Commission, critiques que les faits ont motivées, avec l'espoir qu'elles aboutiront dans l'avenir, à une amélioration de cette méthode.

Je désire vous faire remarquer que, d'après cette déclaration, les faits ont motivé les critiques qui y sont mentionnées. Voici la première critique:

1. Que, étant donné le long délai à disposer de la demande de 30 p. 100 formulée en 1946, la Commission aurait dû accorder une hausse provisoire en temps utile. D'autre part, cependant, il faut signaler à cet égard que les chemins de fer n'ont pas demandé une telle augmentation.

2. Que la Commission a accepté l'hypothèse selon laquelle la même hausse uniforme et considérable pouvait justement et raisonnablement s'appliquer à tous les tarifs, indépendamment de la longueur du parcours, de la nature de la denrée ou du rapport existant entre le prix du transport et la valeur de l'article. C'est une hypothèse non motivée.

La commission royale dit que la Commission des transports n'était pas fondée à relever les taux sur la base d'un pourcentage uniforme. Le troisième point des critiques se lit comme suit:

La Commission n'a pas obtenu elle-même, ni obligé les chemins de fer à lui fournir, relativement au mouvement des marchandises, une statistique qui lui aurait permis de déterminer quels articles pouvaient supporter une forte augmentation de tarif et quels autres n'en pouvaient subir qu'une légère.

4. La Commission n'a pas accordé une attention suffisante au classement, en vue de s'assurer que les articles étaient convenablement classés pour faire face aux modifications de la situation.

5. La Commission n'a pas, au cours des ans, exercé une surveillance suffisamment étroite sur les tarifs de concurrence. Il suffit, à ce propos, de renvoyer le lecteur aux conclusions qui se trouvent dans la partie du rapport consacrée aux tarifs de concurrence.

6. La Commission n'a pas, au cours des vingt-trois dernières années, pris de mesures en vue de réaliser la péréquation des tarifs entre l'Ouest et l'Est; et

7. La Commission n'a pas accordé assez d'attention aux effets des relèvements de tarifs sur le transport à longue distance.

Monsieur le président, ces critiques que la commission royale juge fondées sur les faits viennent appuyer l'affirmation des députés de l'Ouest, savoir que la Commission n'aurait pas dû, en rendant ces quatre décisions, relever les taux de façon uniforme, pour ajouter ainsi à l'inégalité de traitement déjà existante. La commission royale a proposé que certaines modifications fussent apportées à la Commission des transports. Ces modifications me semblent raisonnables. J'ignore si elles permettraient à la Commission de faire disparaître l'inégalité de traitement, mais on aurait

certes intérêt à en faire l'essai. La modification qui vise la nomination des commissaires à titre permanent plutôt que pour une période de dix ans me semble judicieuse et mérite que le Gouvernement l'applique.

La question, à mon sens, n'est pas que le rapport ne soit pas bon parce qu'il ne traite pas de la question de la péréquation ni des augmentations uniformes. Le rapport reconnaît l'injustice de l'augmentation uniforme de tarifs qui établissent des distinctions injustes. Mais j'espère qu'il ne nous faudra pas attendre encore deux ou trois ans ou davantage pour que la Commission des transports termine son enquête générale sur les tarifs-marchandises avant que la péréquation devienne un fait accompli.

Dans sa déclaration de l'autre soir, le ministre ne pouvait pas assurer à la Chambre que des projets d'amendements seront présentés au cours de la présente session. Il a dit qu'un comité de son ministère étudiait la question de ces projets d'amendement et qu'il en avait parlé à certains de ses collègues, mais j'espère que les projets d'amendement auxquels songe le Gouvernement en vue de résoudre le problème de la disparité de traitement seront présentés au cours de la présente session. Nous, des provinces des Prairies, avons attendu assez longtemps la suppression de la disparité de traitement. Nous ne voulons pas attendre jusqu'à des sessions futures pour la présentation de ces projets d'amendement.

J'ai constaté avec plaisir que le rapport propose une subvention de 7 millions de dollars que le Gouvernement verserait aux chemins de fer pour leur aider à maintenir leur ligne entre Sudbury et la tête des lacs. J'espère que le Gouvernement versera cette subvention et qu'elle contribuera fortement à supprimer la disparité de traitement.

Je tiens à signaler qu'un poste de sept millions,—qui d'ailleurs serait partagé entre les deux sociétés,—est bien peu de chose par rapport aux recettes respectives du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Ce n'est probablement même pas un pour cent des recettes globales de ces deux réseaux. Si le versement de sept millions est tout le résultat produit par le rapport et que l'intervention de l'État se borne à ce geste, je doute fort qu'ont obtenue des résultats tant soit peu efficaces pour ce qui est de la suppression des injustices.

Je sais qu'il serait difficile d'établir pour tout le pays un tarif-marchandises uniforme; autrement, la Commission des transports l'aurait fait il y a longtemps. Tant qu'il y aura des différences dans les tarifs-marchandises, à cause de tarifs concurrentiels dans les provinces centrales et de tarifs élevés dans les