

Je ne crois pas que cette proposition s'oppose d'aucune façon au but réel vers lequel tendent les provinces de l'Ouest, vœu exprimé dans leurs exposés présentés à la Commission royale. Or cette Commission, après avoir constaté que les tarifs, vu leur rare utilisation, ne servaient plus aucune fin, fait remarquer ce qui suit à la page 92 du rapport:

Toutes les provinces de l'Ouest, de même que les autres intéressés qui ont comparu devant la Commission royale, ont demandé qu'à tout événement ces taux soient uniformisés d'un bout à l'autre du pays. Le Manitoba et l'Alberta ont été plus loin en proposant qu'ils soient abolis et que les marchandises actuellement transportées à ces taux le soient à des taux établis selon une échelle uniforme de distribution ou échelle de taux urbains, lesquels taux constitueraient alors un "plafond".

Voilà la partie importante de la citation. Le Manitoba et l'Alberta ont pensé que ces nouveaux taux uniformisés seraient le plafond. Je cite le paragraphe suivant qui se lit comme il suit:

Les voituriers n'ont pas fait d'opposition sérieuse à la proposition d'abolir le tarif régulier de catégorie par mille. Ils ont déclaré cependant qu'il était la "clef" sur laquelle les autres sont fondés, et qu'il est nécessaire pour conserver la souplesse de l'armature tarifaire.

Telle est, à mon sens, l'opinion de la Commission royale qui exige quelque examen, si je puis dire. En premier lieu, il est vrai que les provinces de l'Ouest ont demandé l'uniformisation de ces tarifs, et si uniformité est synonyme de péréquation, le Pacifique-Canadien est tout disposé à accepter une péréquation des tarifs. En fait, notre société l'a déjà indiqué aussi bien à la Commission des Transports qu'à la Commission royale. Toutefois l'affirmation soutenant que le Manitoba et l'Alberta ont recommandé l'abolition des tarifs réguliers doit être examinée à la lumière de leurs exposés.

Je soutiens que ces provinces n'ont pas demandé l'abolition des tarifs réguliers de la manière indiquée dans ce projet de loi. Le Manitoba a certes proposé dans son mémoire la suppression des tarifs réguliers, mais quand cette province a fait savoir à la Commission royale quelles étaient les modifications à la Loi des chemins de fer qu'elle désirait appuyer, elle a présenté des modifications appuyant nettement les tarifs réguliers,—et mon ami de l'Alberta, M. Frawley, a fait de même. Pareillement l'Alberta, lorsqu'elle a proposé des modifications, a fait des recommandations visant à conserver les tarifs réguliers.

Considérant que les avocats des provinces, y compris ceux de l'Alberta et du Manitoba, n'ont pas présenté, lorsqu'ils ont été invités à le faire, des modifications tendant à abolir les tarifs réguliers, il paraîtra sans doute naturel que les chemins de fer n'ont pas présenté d'argument particulier sur ce point. M. Sinclair, qui a soutenu la thèse du Pacifique-Canadien sur cette question, a traité le sujet plutôt superficiellement pour la raison que, en dépit du fait que la question avait été traitée par l'avocat dans l'exposé original et que l'avocat de l'Alberta avait fait dans son exposé une recommandation que la Commission royale aurait pu interpréter comme demandant l'abolition des tarifs réguliers, les modifications proposées par eux ne demandaient pas cette abolition.

Dans ces circonstances, j'oserais dire que la Commission royale, dans son rapport, semble s'être méprise sur le sujet en litige et sur le caractère sérieux des recommandations.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous interrompre un instant?

M. EVANS: Mais, oui.

Le PRÉSIDENT: Je me demande jusqu'où vous voulez aller dans cette critique et cette explication des motifs qui ont porté le Commissaire à présenter