

currence. A mon avis, il est évident qu'elles appartiennent à des catégories différentes.

Maintenant, si l'on me permet de revenir à la question de la péréquation, je dirai ceci: dès le début, j'ai fait remarquer au Comité qu'il y avait bien plus, dans le bill à l'étude qu'une simple question de péréquation. J'ai discuté de beaucoup de choses, mais il reste un point principal que je désire mentionner et qui, à mon avis, ne se rapporte pas exactement à la péréquation même. Ce sont des sujets parallèles dans la loi et qui ne sont pas directement reliés à la péréquation.

La clause 7 du bill modifierait la Loi des chemins de fer par l'adjonction de la clause 332A qui concerne la péréquation et qui établit ce que sera désormais la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises au Canada sur ce point particulier. J'oserais dire que la rédaction de cette clause n'a pas dû être facile.

L'article de la Loi, avant que cette nouvelle clause soit proposée, n'était pas du tout à proprement parler, une question de péréquation. C'est l'article 314 de la Loi des chemins de fer. En vertu de cet article, nous avions péréquation seulement lorsque certaines conditions étaient remplies, et il exigeait que l'on démontrât qu'il y avait injustice envers quelqu'un ou distinction injuste. Maintenant, le nouvel article déclare en termes généraux que la politique nationale sera la péréquation des taux de transport de marchandises.

Il est par les présentes déclaré que la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises est la suivante: sous réserve des exceptions prévues au paragraphe quatre, chaque compagnie de chemin de fer doit, dans la mesure où la chose est raisonnablement possible, à l'égard de tout trafic-marchandise du même genre transporté sur la même espèce de wagons ou moyens de transport et effectué sur toutes les lignes ou tous parcours de la compagnie au Canada, imposer à toutes personnes des taxes selon le même taux, que ce soit d'après le poids, la distance en milles ou autrement.

La première observation que je désire faire à ce sujet, c'est qu'il y a, littéralement parlant, des milliers d'industries au Canada, petites et grandes, qui peuvent être touchées par cette politique de péréquation. Je veux être juste envers cette mesure. Je suis en faveur. Je l'ai toujours été. Je l'étais même avant les conclusions de la Commission royale. Mais je ne voudrais pas que personne parte d'ici avec l'idée qu'une parfaite péréquation est possible au pays.

En homme pratique possédant une certaine expérience dans ce domaine, je ne la crois possible qu'à un certain point. Vous ne pouvez l'obtenir d'un trait de plume. Il y a trop d'industries au Canada dont les affaires sont basées sur les marchés existants pour nous permettre, d'un trait de plume, de niveler un régime tarifaire en usage, ou qui s'est développé au petit bonheur, pendant cinquante, soixante, peut-être soixante-dix ans.

Surtout, ne partez pas d'ici avec l'idée que, parce que j'ai fait certaines réserves quant aux avantages de la péréquation, cela signifie que j'y suis opposé. Pas du tout. Mais il y a des limites au delà desquelles nous ne devons espérer en arriver à une complète péréquation. Je prétends que le paragraphe (1), dont j'ai donné lecture, embrasse trop de choses. Il contient ces mots: "dans la mesure où la chose est raisonnablement possible". Tout est raisonnablement possible, mais ce qui est raisonnablement possible peut ne pas être, à mon humble avis, une chose désirable. Par conséquent, je proposerais une légère modification, ou une restriction. Mais je désirerais vous en dire d'abord les raisons.