

La deuxième possibilité consiste à s'en tenir à la loi actuelle et à permettre aux chemins de fer de s'adresser à la Commission des transports pour majorer leurs tarifs chaque fois qu'ils le pourront, ou de lui demander l'autorisation d'abandonner, des services chaque fois qu'ils le jugeront nécessaire.

La troisième possibilité serait d'adopter une attitude plus constructive, et je crois pouvoir persuader la Chambre que la présente mesure est effectivement plus constructive. A l'article 1 de notre bill, nous affirmons qu'il est possible de laisser le jeu de la concurrence déterminer les tarifs, dans les cas où il y a vraiment concurrence. Nous estimons qu'ainsi nous nous libérerons de la nécessité d'une foule de règlements. Résultat? Une différence considérable: épargne de milliers d'heures de travail très coûteux, comme les services de M. Bandeen qui, chaque année, se dépense en vain pour étudier les demandes adressées à la Commission des transports et vérifier des règlements inutiles. Nous sommes fermement convaincus qu'il n'y a pas lieu de réglementer des activités qui n'appellent aucune réglementation. Si nous pouvons protéger le public —expéditeurs et usagers—grâce au jeu de la concurrence et sans l'intervention d'une armée de bureaucrates chargés d'interpréter des règlements et d'en mesurer les effets, nous économiserons des sommes considérables.

Une des difficultés au sujet des taux concurrentiels, c'est que, même durant la période de blocage, les taux concurrentiels pouvaient être augmentés, il fallait tellement de préavis que d'autres compagnies parvenaient souvent à exiger des taux inférieurs à ceux de leurs concurrents. Nous voulons permettre aux compagnies de chemins de fer de concurrencer dans les domaines où la concurrence a libre jeu. Il existe actuellement un si grand nombre de règlements que ces compagnies ne peuvent offrir toute la concurrence possible. A mon avis, les compagnies de chemins de fer peuvent augmenter leurs revenus dans les domaines où la concurrence a libre jeu, si on leur permet de faire concurrence. Si elles augmentent leurs revenus dans ces domaines, les taux n'augmenteront nécessairement pas dans les domaines non-concurrentiels. Il en découlera donc que les tarifs-marchandises seront plus équitables dans les domaines où la concurrence n'a pas libre cours.

Un député a demandé si le Pacifique-Canadien et le National-Canadien se faisaient concurrence. Nous pouvons sûrement tous juger cette situation individuellement et tirer nos conclusions. La concurrence ne se limite pas aux taux. Même dans les domaines où il n'y a pas d'autre moyen de transport que les chemins de fer, chaque fois que deux compagnies de chemin de fer assurent un service, les

clients chercheront à savoir laquelle offre les taux les plus bas.

• (8.20 p.m.)

Cela m'amène à la question soulevée hier par le député de Medicine-Hat et d'un autre représentant. Ils semblent supposer que par un moyen quelconque, aux termes de la loi, les chemins de fer peuvent fixer des taux secrets pour favoriser un client au détriment d'un autre. C'est absolument impossible aux termes de la loi actuelle. Le tarif que les chemins de fer exigent d'un client est sujet à inspection, en vertu de la loi. Je sais qu'un certain nombre de députés, ceux de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba en particulier, s'inquiètent beaucoup de la situation des expéditeurs de denrées en vrac qui n'ont pas le choix: ils doivent expédier par les chemins de fer. Donc, de ce point de vue-là, non pas au sens spécial de la mesure, ce sont des expéditeurs captifs. Autrement dit, ils ne peuvent s'adresser à aucun autre mode de transport sinon aux chemins de fer.

Bon nombre de ces expéditeurs peuvent s'adresser aux deux compagnies de chemins de fer pour le transport de presque toutes leurs denrées. Une fois que l'une d'elles a fixé un tarif acceptable et qui a été publié, en vertu de l'article 16 tout expéditeur qui se voit exiger un tarif supérieur dans des conditions géographiques analogues, pour un volume analogue et ainsi de suite, pourra présenter un grief. Il le pourra si on exige de lui un tarif supérieur et ce sera contraire à l'intérêt public de l'exiger. Voilà ce que dit l'article. Je pense que le député de Winnipeg-Sud ne s'était pas rendu compte que cet article avait été énormément modifié en comparaison de l'article 317 proposé.

Les modifications s'inspirent surtout des instances du gouvernement du Manitoba. Il me semble qu'elles répondent assez bien à ses exigences. Je crois que l'article 16 accomplit de façon satisfaisante ce qu'espéraient bien des députés et que n'aurait pas accompli une formule de tarif maximum semblable à celle de l'article 336. La formule du tarif maximum a pour objet de protéger l'expéditeur relativement modeste qui, à l'heure actuelle, paie le tarif des catégories. Nous avons sans succès cherché à trouver une formule du tarif maximum qui assurerait un revenu raisonnable aux chemins de fer pour le transport des petits envois auxquels s'appliquent maintenant le tarif des catégories et qui conviendrait aux expéditeurs de produits en vrac auxquels le tarif des denrées s'applique. A moins de revenir à toutes sortes de règles compliquées, ce dont nous cherchons à nous éloigner, il est à mon sens impossible de le faire. J'en suis convaincu, car les plus grands spécialistes