

M. FULTON: Vous faites le rapprochement entre ceci et l'autre partie de la décision par laquelle la Commission, sauf erreur, vous a obligé à réduire votre taux de 5 p. 100 dans l'Ouest canadien. La Commission vous a accordé cette augmentation de 10 p. 100 pour contrebalancer la diminution.

M. GORDON: Il s'agit d'une ordonnance purement temporaire et intérimaire qui s'applique dès maintenant. Depuis lors, la Commission des transports a adopté le plan d'égalisation des taux, plan qui sera en vigueur à compter du 1^{er} mars 1955. Il est très difficile de rajuster tous les tarifs et les taux mais la Commission a maintenant annoncé quel était son plan et je puis vous dire que le plan, en général, tend à placer tous les taux de catégorie dans tout le pays sur une même base. L'objection qu'a fait valoir l'Ouest canadien c'est que l'échelle des taux de catégorie dans l'Ouest et l'Est était différente. Il doit maintenant y avoir un dénominateur commun en ce qui concerne ces taux de catégorie, sauf trois exceptions.

Il y a l'exception du triangle formé de Sarnia, Windsor et Montréal, triangle dans lequel le taux se fonde en réalité sur celui de Toronto comme point commun, c'est-à-dire que le taux est le même, quelle que soit la distance, pour tout transport de tout point à l'intérieur du triangle à des points hors du triangle. Cette exception vise à conserver une situation qui appellerait beaucoup d'explications, mais tous conviennent que c'est le seul moyen d'éviter une grave désorganisation des grandes localités de la région. La deuxième exception est celle des tarifs-marchandises des provinces Maritimes qui ne sont pas atteints par l'ordonnance. La troisième est celle des taux entre Victoria et Vancouver qui n'en sont pas visés et où la distance par eau compte pour la moitié du total.

M. FULTON: Sauf les trois exceptions mentionnées, les taux de catégorie seront égaux dans tout le pays. Les chemins de fer ont-ils accepté cette décision? Avez-vous le droit de vous y opposer? Si vous vous y opposez, avez-vous le droit d'en appeler?

M. GORDON: Oui, nous pouvons en appeler à la Commission elle-même et nous sommes à étudier l'ordonnance. Généralement parlant, je puis dire que nous sommes prêts à l'accepter sauf une exception qui a trait aux taux du transport par lac et rail et nous demanderons peut-être à en discuter davantage avec la Commission. La situation est à l'étude. Nous parlons actuellement des taux de catégorie, mais il existe aussi des taux à l'égard de produits désignés ainsi que d'autres catégories de taux. La Commission rendra sans doute une autre ordonnance au sujet de l'égalisation des taux de produits désignés.

M. FULTON: Vous avez dit, je crois, que vous vous êtes de nouveau adressé à la Commission au sujet des taux du transport par lac et rail?

M. GORDON: Non, nous y songeons seulement. En passant, c'est la première fois que nous indiquons que nous nous adresserons peut-être de nouveau à la Commission.

L'hon. M. CHEVRIER: Le programme d'égalisation ne sera pas mis en vigueur avant le 1^{er} mars 1953?

M. GORDON: Non, nous avons bien le temps.

M. FULTON: Je ne veux pas vous poser une question à laquelle vous trouverez difficile de répondre, mais je voudrais savoir si le Pacifique-Canadien s'est adressé à la Commission ou s'il s'est opposé à l'une quelconque des dispositions de l'ordonnance?

M. GORDON: Pas encore. La question est encore à l'étude. Il est bien entendu, naturellement, que l'une des raisons pour lesquelles l'ordonnance est effective à compter de mars 1955, c'est que l'on prévoyait durant que l'on travaillait à l'ordonnance que sa mise en vigueur se heurterait à des difficultés et des obstacles. La Commission s'attend donc plus ou moins à en discuter davantage avec nous, mais elle a posé le principe de la question et nous sommes à l'étudier.