

Canadien en cette matière. De plus, je dirai que le bill va plus loin que ne l'avaient demandé ceux dont les plaintes ont abouti à la recommandation. Les tarifs réguliers de catégorie par mille sont les soi-disant tarifs maximums que tous les chemins de fer sont tenus de publier et de faire approuver par la Commission des transports aux termes de l'article 330 de la Loi des chemins de fer. Et quand je dis "approuver", je veux dire qu'ils sont dans une catégorie très spéciale et doivent faire l'objet d'une approbation préalable avant d'entrer en vigueur; en effet, en vertu de la loi telle qu'elle est rédigée, aucune compagnie ferroviaire ne peut imposer un tarif au public à l'égard de services rendus sans avoir au préalable déposé une demande d'approbation d'un tarif régulier. Voilà la loi dans sa forme actuelle.

L'objectif auquel visait la Commission royale était de se défaire de ces tarifs, parce qu'ils ne servaient presque plus et qu'ils avaient cessé d'être utiles, comme le faisait remarquer cette Commission, quelque utilité qu'ils aient pu avoir eu dans le passé. Il est vrai qu'un trafic bien insignifiant est assujéti à ces tarifs de nos jours. Cela revient à dire que presque tout le trafic ferroviaire circule au Canada à des tarifs inférieurs aux tarifs réguliers. On aurait pu croire que le fait de constater qu'une si faible proportion de trafic circule à ces tarifs maximums dût être un motif de réjouissance. Au contraire, la Commission royale, à tort je pense, a conclu que c'était là une raison de les abolir.

Je veux maintenant retenir votre attention sur ce fait, car voilà le seul motif invoqué par la Commission royale pour l'abolition de ces taux, et je vais vous démontrer comment la méthode que ce bill prescrit pour les abolir peut entraîner d'autres difficultés.

Avant d'aborder la question du besoin réel de conserver dans la loi les tarifs réguliers, je voudrais tout d'abord vous démontrer combien il serait facile de laisser intacts, pour le moment, les articles de la loi, tout en atteignant l'objectif visé par la Commission royale.

Plus loin dans le bill, certains articles prévoient une péréquation des tarifs de catégorie pour tout le Canada. Lorsqu'en vertu de ce plan les nouvelles échelles de tarifs par catégorie égalisés seront mises en vigueur, il serait très facile d'employer ces échelles comme tarifs maximums, et permettez-moi d'ajouter qu'il n'existe aucune différence entre les tarifs maximums et les tarifs réguliers. Il n'y a rien de magique dans le mot "régulier"; je recommanderais donc au Comité de conserver dans la loi les dispositions ayant trait aux tarifs réguliers et d'appliquer à ces nouvelles échelles le mot "régulier" ou toute autre expression convenable, lorsque la Commission des transports viendra les approuver. Cela est faisable, pour ce qui a trait à cet aspect particulier du bill, sans apporter la moindre modification à la Loi des chemins de fer.

Je fais donc en ce moment cette proposition, et j'affirme que les propositions dont la rédaction a donné tant de difficultés ne sont aucunement nécessaires pour donner suite à l'esprit des recommandations de la Commission royale. Si les nouveaux tarifs de péréquation ou de catégorie devenaient des tarifs réguliers, alors disparaîtrait le motif invoqué par la Commission royale, savoir qu'il n'y avait presque aucun service de trafic-marchandises qui employait ces tarifs. A vrai dire un volume très important des marchandises serait transporté aux nouveaux tarifs maximums, car le volume total des marchandises transportées aux tarifs de catégorie est bien plus considérable que celui transporté actuellement aux tarifs réguliers. En même temps, la loi conserverait la sauvegarde qui s'y trouve déjà contre ce qu'il est convenu d'appeler les réparations. Ce procédé est employé aux États-Unis et l'utilisation des tarifs réguliers est très nécessaire pour empêcher que ne surgisse la question des réparations.