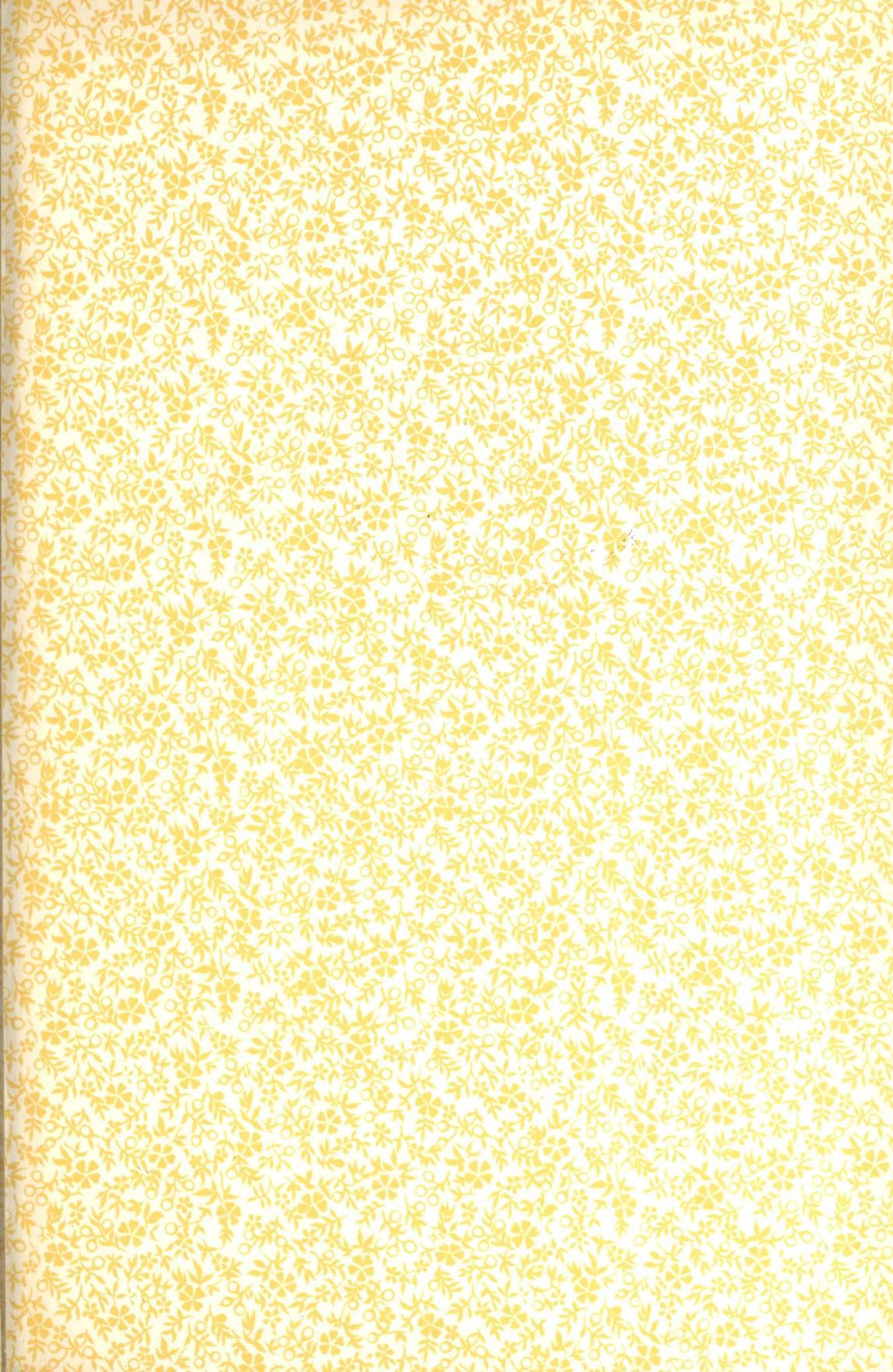
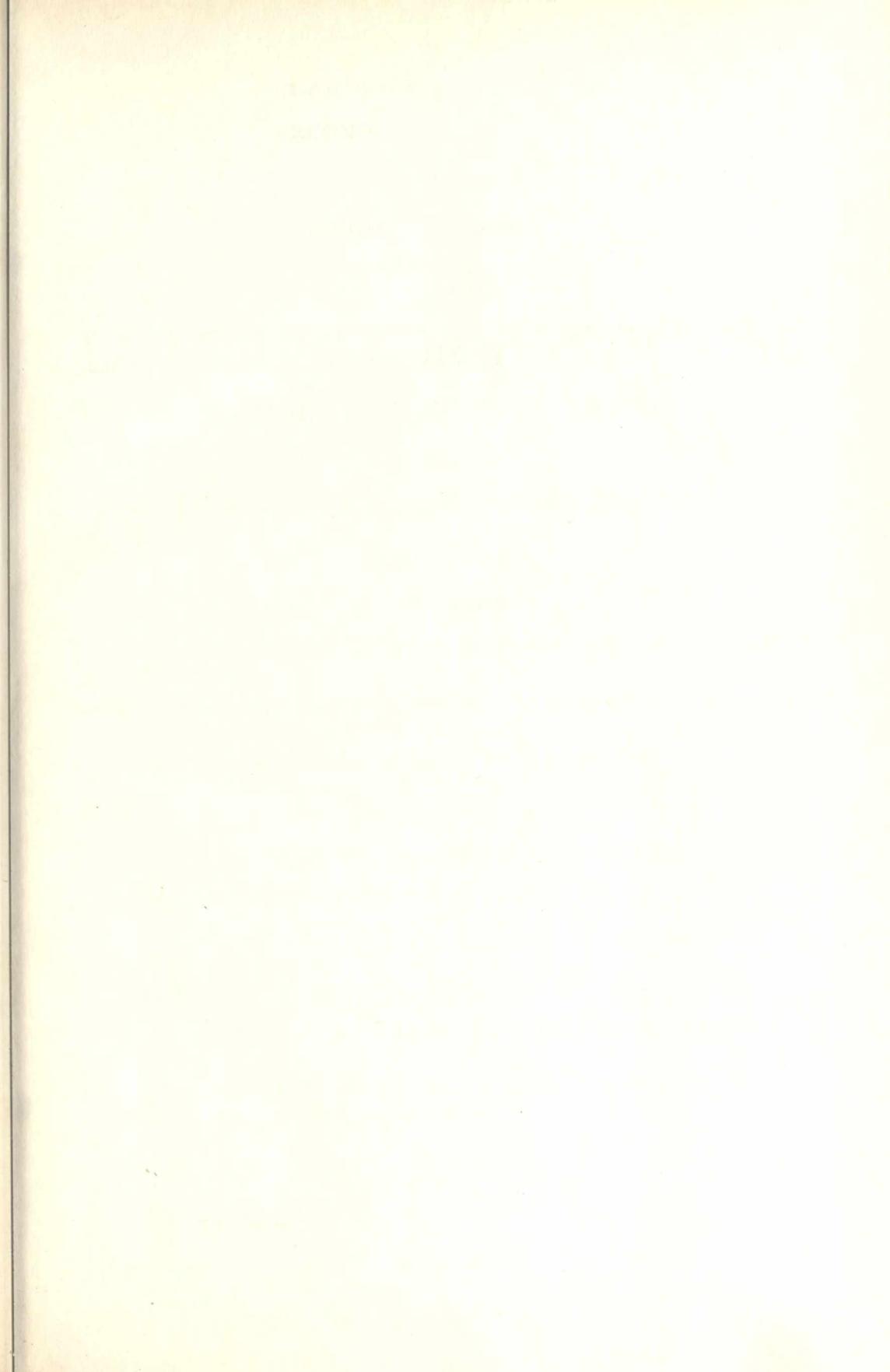


J	CANADA. PARL. C. DES C.
103	COM. SPEC. ... LEGISLATI-
H72	ON FERROVIAIRE.
1951(2e)	
L4	Procès-verbaux et tém.
A4	NAME - NOM





CHAMBRE DES COMMUNES

SECONDE SESSION DE 1951

COMITÉ SPÉCIAL

CHARGÉ D'ÉTUDE

LA LÉGISLATION FERROVIAIRE

PRÉSIDENT: M. HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 1

CONCERNANT

Le bill n° 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933;

Le bill n° 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes;

Le bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

SÉANCES DU LUNDI 5 NOVEMBRE
ET DU MARDI 6 NOVEMBRE 1951

TÉMOINS:

M. Hugh E. O'Donnell, K.C., avocat des chemins de fer Nationaux du Canada;

M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat-général de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DU ROI POUR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

COMITÉ SPÉCIAL
chargé d'étudier
LA LÉGISLATION FERROVIAIRE

Président: M. Hughes Cleaver

Vice-président: M. H. B. McCulloch
et MM.

Argue,
Ashbourne,
Benidickson,
Brooks,
Cavers,
Chevrier,
Churchill,
Diefenbaker,
Gillis,
Green,
Helme,
Higgins,

Johnston,
Kirk (*Digby-
Yarmouth*),
Lafontaine,
Laing,
Low,
Macdonald
(*Edmonton-est*),
Macdonnell
(*Greenwood*),
MacNaught,
Macnaughton,

Mott,
Mutch,
Nowlan,
Picard,
Pinard,
Riley,
Stewart (*Yorkton*),
Weaver,—31.

(Quorum 10)

Le secrétaire du Comité,

ANTOINE CHASSÉ.

ORDRES DE RENVOI

CHAMBRE DES COMMUNES,
VENDREDI, 26 octobre 1951.

Il est résolu,—Qu'un comité spécial de la législation relative aux chemins de fer, composé de trente et un membres qui seront nommés à une date ultérieure, soit institué en vue d'étudier le Bill n° 12, Loi modifiant la Loi sur les chemins de fer, le Bill n° 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, le Bill n° 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes, ainsi que toute autre mesure législative concernant les chemins de fer pouvant lui être soumise; et que ce comité soit autorisé à assigner des témoins, à faire produire des documents et dossiers, à siéger pendant les séances de la Chambre, à présenter un rapport de temps à autre et à faire imprimer au jour le jour les documents et témoignages qu'il pourra ordonner, et que l'alinéa 1 de l'article 65 du Règlement soit suspendu à cet égard.

MARDI, 30 octobre 1951.

Ordonné,—Que les bills suivants soient déferés audit Comité:

Bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer;

Bill n° 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933;

Bill n° 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

VENDREDI, 2 novembre 1951.

Ordonné,—Que les députés dont les noms suivent composent le Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire, aux termes de la résolution adoptée par la Chambre le vendredi 26 octobre 1951: MM. Argue, Ashbourne, Benidickson, Brooks, Cavers, Chevrier, Churchill, Cleaver, Diefenbaker, Gillis, Green, Helme, Higgins, Johnston, Kirk (*Digby-Yarmouth*), Lafontaine, Laing, Low, Macdonald (*Edmonton-est*), Macdonnell (*Greenwood*), MacNaught, Macnaughton, McCulloch, Mott, Mutch, Nowlan, Picard, Pinard, Riley, Stewart (*Yorkton*), Weaver.

LUNDI, 5 novembre 1951.

Ordonné,—Que le quorum dudit Comité soit abaissé de 16 à 10 membres.

Ordonné,—Que le nom de M. Wright soit substitué à celui de M. Gillis sur la liste des membres dudit Comité.

MARDI, 6 novembre 1951.

Ordonné,—Que le nom de M. Browne (*St-Jean-ouest*) soit substitué à celui de M. Higgins; et

Que le nom de M. Gillis soit substitué à celui de M. Wright sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAUX

CHAMBRE DES COMMUNES, salle 430,
LUNDI 5 novembre

Le Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire se réunit à 11 heures du matin.

Présents: MM. Argue, Ashbourne, Benidickson, Cavers, Churchill, Cleaver, Green, Helme, Johnston, Kirk (*Digby-Yarmouth*), Laing, Macdonald (*Edmonton-est*), MacNaught, McCulloch, Mutch, Nowlan, Stewart (*Yorkton*), Weaver.

Le secrétaire du Comité s'occupe de l'élection d'un président.

M. McCulloch propose, appuyé par M. MacNaught, que M. Hughes Cleaver soit élu président.

Aucune autre présentation n'étant faite, le secrétaire proclame M. Cleaver élu président.

Le président occupe le fauteuil, remercie les membres et invite à présenter des noms pour la vice-présidence.

Sur la proposition de M. Kirk (*Digby-Yarmouth*), M. McCulloch est élu vice-président à l'unanimité.

Sur la proposition de M. Macdonald (*Edmonton-est*),

Il est résolu,—Que le Comité demande à la Chambre de réduire le quorum du Comité de 16 à 10 membres.

Sur la proposition de M. Johnston,

Il est résolu,—Que conformément à l'ordre de renvoi du vendredi 26 octobre, il soit ordonné que 700 exemplaires anglais et 200 exemplaires français des procès-verbaux et témoignages soient imprimés au jour le jour.

Sur la proposition de M. Mutch,

Il est résolu,—Qu'un sous-comité du programme composé de 6 membres, en plus du président, soit nommé, et que le choix des membres en soit laissé à la discrétion du président.

Après quoi, le président annonce qu'il a choisi les membres suivants pour collaborer avec lui audit sous-comité: MM. Benidickson, Gillis, Green, Low, MacNaught et Mutch.

Après un bref débat sur le sujet des témoins à entendre, il est généralement convenu que le sous-comité du programme étudie la question et fasse rapport à la prochaine séance.

Un autre débat s'engage sur la question de savoir si le Comité, suivant un précédent établi en 1940, peut étudier l'opportunité d'inviter quelques membres du Sénat à assister aux réunions du Comité, à participer à l'interrogatoire des témoins, et à l'étude des divers bills qui lui sont déférés.

Après un débat plutôt prolongé, il est convenu de réserver la question.

Le Comité s'ajourne à 11 h. 45 du matin pour se réunir de nouveau le mardi 6 novembre, à 11 h. du matin.

Salle 277

MARDI 6 novembre 1951.

Le Comité se réunit à 11 h. du matin, sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Argue, Ashbourne, Brooks, Cavers, Chevrier, Churchill, Cleaver, Green, Helme, Johnston, Kirk (*Digby-Yarmouth*), Lafontaine, Laing, Low, Macdonald (*Edmonton-est*), Macdonnell (*Greenwood*), MacNaught, Macnaughton, McCulloch, Mutch, Stewart (*Yorkton*), Weaver, Wright.

Aussi présents: M. Hugh E. O'Donnell, K.C., représentant le N.-C. avec M. H. C. Friel, K.C., avocat général du N.-C.; M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat général du P.-C.; M. K. D. M. Spence, conseil de la commission, P.-C.; M. C. E. Jefferson, vice-président du trafic, P.-C., tous de Montréal; M. J. J. Frawley, K.C., Edmonton, représentant le gouvernement de l'Alberta; M. George A. Scott, directeur, bureau de la Science économique, Commission des transports; M. Leonard T. Knowles, conseiller spécial, et M. W. J. Matthews, K.C., du ministère des Transports.

Le président annonce que le sous-comité du programme s'est réuni aussitôt après la séance d'hier et a décidé que le président se mette immédiatement en communication avec les premiers ministres des provinces qui ont soumis des exposés à la Commission royale des transports, ainsi qu'avec M. Rand H. Matheson, du Comité du transport des Maritimes, Moncton, et M. D. A. MacPherson, K.C., Regina.

Il donne ensuite lecture des copies de lettres et de télégrammes qu'il a expédiés en conformité des instructions du sous-comité du programme. (*Voir le compte rendu sténographique des témoignages de la séance d'aujourd'hui.*)

M. Hugh E. O'Donnell, K.C., qui représente le N.-C., est prié d'adresser la parole au Comité. Il fait une courte déclaration et se retire.

M. Evans, vice-président et avocat général du C.-P., est ensuite appelé. Le témoin fait un long exposé et est interrogé à cet égard.

L'interrogatoire de M. Evans se continue, puis est ajourné à la prochaine réunion.

A 1 h. de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 3 h. 30.

REPRISE DE LA SÉANCE

A 3 h. 30 de l'après-midi la séance est reprise sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Argue, Ashbourne, Brooks, Browne (*St-Jean-ouest*), Cavers, Chevrier, Cleaver, Gillis, Green, Helme, Johnston, Kirk (*Digby-Yarmouth*), Lafontaine, Low, Macdonald (*Edmonton-est*), Macdonnell (*Greenwood*), MacNaught, Macnaughton, McCulloch, Mutch, Stewart (*Yorkton*), Weaver.

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin.

L'interrogatoire ajournée de M. Evans est repris, puis il est encore ajourné à la prochaine séance.

A 5 h. 40 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mercredi 7 novembre, à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI 5 novembre 1951.

Le Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire demande à déposer son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande que son quorum soit réduit de 16 à 10 membres. Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HUGHES CLEAVER.

(Ledit rapport est approuvé par la Chambre le même jour.)

RAPPORT STÉNOGRAPHIÉ DE LA SÉANCE D'ORGANISATION

CHAMBRE DES COMMUNES, salle 430,
5 novembre 1951.

M. Hughes Cleaver, élu président, occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, messieurs.

M. MACDONALD: Je propose, monsieur le président, que le quorum soit réduit à dix.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous attendre une minute; nous devons nommer un vice-président du Comité.

M. KIRK: Je propose, monsieur le président, que M. Henry McCulloch soit nommé vice-président du Comité.

Le PRÉSIDENT: D'autres présentations?

Adopté.

Monsieur Macdonald, nous en sommes maintenant à votre proposition de réduction du quorum à dix membres. Que tous ceux qui sont pour le disent?

Adopté.

Le PRÉSIDENT: J'ai remarqué, en lisant les débats du Sénat du 16 octobre, qu'il a été proposé que nous en invitions des membres pour assister aux séances de notre comité et prendre part à l'interrogatoire et à l'interrogatoire contradictoire des témoins. Une semblable coutume a été suivie, il y a quelques années, dans un comité spécial qui étudiait la Loi de l'assurance-chômage. Je désire que des membres du Comité y songent pendant que nous allons nous occuper des autres questions courantes, puis nous y reviendrons pour prendre une décision.

Quant à l'impression des comptes rendus, quel nombre de copies devrions-nous avoir, pensez-vous? La Chambre nous autorise à faire imprimer.

M. KIRK: Quel est le nombre ordinaire, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Deux cents copies en français et sept cents copies en anglais. C'est un sujet quelque peu discutable, et je me demande si nous ne devrions pas en imprimer davantage. La question ne présente peut-être pas autant d'intérêt pour le grand public que certaines autres que nous avons étudiées.

M. JOHNSTON: Pourquoi ne pas laisser les choses telles qu'elles sont pour le moment, monsieur le président? Ensuite, s'il nous faut plus de copies, nous pourrions les obtenir.

Le PRÉSIDENT: M. Johnston propose que nous imprimions deux cents copies en français et sept cents copies en anglais des témoignages. En faveur?

Adopté.

Nous devrions substituer un sous-comité du programme. C'est l'habitude d'avoir une motion à cet égard; nous nous entendrons ensuite avec les représentants des divers partis relativement au choix de ceux qui en feront partie.

M. MUTCH: Je propose que le sujet soit laissé à la discrétion du président, après que nous aurons adopté une motion instituant le sous-comité.

Le PRÉSIDENT: Que tous ceux qui sont en faveur de la motion de M. Mutch à l'effet qu'un sous-comité du programme soit institué et que les noms des membres désignés soient communiqués à la prochaine réunion le disent. Nous pourrions procéder dès maintenant. Je suppose, monsieur Green, que vous pouvez parler pour votre groupe?

M. NOWLAN: Monsieur le président, ne pourrions-nous pas d'abord en établir le nombre.

Le PRÉSIDENT: Et les membres du C.C.F.?

M. ARGUE: Je propose M. Clarey Gillis.

Le PRÉSIDENT: Et du Crédit social?

M. JOHNSTON: Je propose M. Low.

Le PRÉSIDENT: M. Low est-il membre du Comité?

Des VOIX: Oui.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, vous avez entendu la motion, soit que nous nommions un sous-comité du programme composé de six membres dont j'indiquerai les noms. Tous ceux pour la motion?

Adopté.

Voici maintenant les noms des membres du comité: MM. Mutch, MacNaught, Benidickson, Gillis, Low et Green. Je désire que, si possible, le sous-comité du programme se réunisse immédiatement après l'ajournement de la présente séance.

Combien de fois désirez-vous que le Comité siège, deux fois par jour?

Des VOIX: Non, non.

Le PRÉSIDENT: C'est aujourd'hui le 5 novembre, et nous avons un sujet de grande envergure.

M. JOHNSTON: A tout événement, vous ne le finirez pas cette session.

M. MUTCH: Nous pouvons le commencer de cette façon.

M. JOHNSTON: Je ne suis pas d'avis que nous siégions pendant les séances de la Chambre.

M. GREEN: Nous pourrions peut-être trancher la question lorsque nous connaissons le travail qu'il y a à faire.

Le PRÉSIDENT: C'est une bonne idée. Nous pouvons peut-être laisser la question en suspens. Je crois aussi que lorsque nous aurons des témoins de l'extérieur, nous pourrions peut-être voir à les accommoder, en siégeant deux fois par jour, s'ils le veulent.

M. GREEN: Est-ce que des demandes de permission de venir témoigner ont été reçues?

Le PRÉSIDENT: Non. Ce que j'avais à l'idée, monsieur Green, c'est que nous pourrions d'abord entendre les représentants des deux compagnies de chemin de fer; le sous-comité du programme discuterait toute question quant à ceux qui devraient être invités à nos séances; nous pourrions aviser tous les groupes intéressés, leur laissant entendre qu'ils sont les bienvenus, mais non pas requérir leur présence.

M. GREEN: A-t-on reçu des demandes de permission de comparaître et de témoigner?

Le PRÉSIDENT: Non, mais je crois sincèrement que des avis devraient être envoyés à tous les groupes intéressés qui se sont donné la peine de témoigner aux séances de la commission.

M. ARGUE: Monsieur le président, comme la Commission des transports est l'organisme responsable pour l'application de la présente législation lorsqu'elle sera finalement édictée, ne croyez-vous pas qu'elle devrait être représentée devant le Comité, afin que nous connaissions exactement l'idée des commissaires?

Le PRÉSIDENT: Je propose que tous les membres du Comité fassent connaître à leurs représentants au sous-comité du programme ce qu'ils pensent à cet égard; et si vous en causez à M. Gillis, votre représentant au sous-comité du programme, ce sous-comité connaîtra votre opinion lorsqu'il prendra une décision.

M. ARGUE: Oui. J'ai parlé de la convocation de représentants de la Commission des transports, parce que je crois qu'il devrait y avoir débat sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Je répondais simplement à la question de M. Green; je crois savoir, monsieur Green, que les représentants des deux chemins de fer seront prêts demain, et je propose d'ajourner pour nous réunir de nouveau à 11 heures demain matin, dans cette même salle.

M. MACNAUGHT: A cet égard, monsieur le président, il y a des gens des provinces Maritimes qui sont intéressés aux délibérations du Comité et qui devraient être présents, mais il leur serait bien difficile d'être ici demain, alors que les représentants des chemins de fer rendront témoignage. Je propose qu'ils soient présents lors de l'audition des représentants des chemins de fer.

M. MUTCH: Si l'opinion exprimée il y a un instant est exacte, ce sera probablement une longue affaire.

M. JOHNSTON: Je ne puis vous entendre.

M. MUTCH: Si l'idée que vous avez exprimée tantôt est juste, ce sera probablement une longue affaire. Je suis d'avis qu'il serait impossible d'avoir dès demain ceux qui désirent être présents pendant que les autres font leurs exposés.

Je parle du point soulevé il y a un instant par M. MacNaught. Nous publions des comptes rendus de nos délibérations et ils seront à la disposition des intéressés, de ceux qui s'opposent à la position des chemins de fer, ou même de ceux qui l'appuient, s'il en est, et ils peuvent préférer avoir le compte rendu officiel des représentations avant de faire les leurs. Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de retarder nos travaux pour permettre à tous ceux qui désirent comparaître d'être présents et d'écouter. C'est une des raisons, probablement une des meilleures, d'avoir un compte rendu des témoignages.

M. ARGUE: Faisiez-vous allusion à des membres du Comité?

M. MACNAUGHT: Non, je faisais allusion particulièrement aux membres de la Commission des transports maritimes qui, je le sais, désirent être présents. Je doute qu'il leur soit possible d'être ici demain.

M. CAVERS: Désirent-ils être présents lorsque les représentants des chemins de fer rendront témoignage?

M. MACNAUGHT: Oui.

M. ARGUE: On m'informe que des représentants de la Saskatchewan désirent aussi être présents et, si mes renseignements sont exacts, il leur sera impossible d'être ici demain. Si nous retardions d'une journée ou deux, ces intéressés pourraient être présents.

Le PRÉSIDENT: Que pensez-vous d'un parti moyen: que nous entendions les témoignages et remettons l'interrogatoire et l'interrogatoire contradictoire à des séances ultérieures? Les membres du Comité auront alors les témoignages imprimés, et ceux-ci seront à la disposition de tous les autres intéressés avant de commencer l'interrogatoire contradictoire des témoins.

M. ARGUE: Tout ce que nous entendrions alors serait des exposés des représentants des chemins de fer concernant leur situation?

Le PRÉSIDENT: Les exposés et toutes les autres questions que les membres désirent poser lors de la présentation des exposés, et qui en découlent. Nous réserverions le droit d'interroger davantage à la demande du président. Je me chargerais de rappeler tous ces témoins pour qu'ils soient interrogés de nouveau.

M. MACNAUGHT: Cela me convient parfaitement.

M. MUTCH: Et épargnerait du temps.

M. MACNAUGHT: C'est parfait.

Le PRÉSIDENT: Maintenant que vous avez eu quelques minutes pour réfléchir sur la proposition concernant le Sénat, quelle est l'opinion du Comité?

M. MUTCH: Je n'en ai pas entendu parler; j'étais absent.

M. BENIDICKSON: Il est proposé de suivre un précédent établi en 1940, alors qu'un comité de la Chambre des communes étudiait des propositions concernant l'assurance-chômage. M. Chassé, le secrétaire du Comité, m'a remis une copie de la résolution soumise au comité d'alors, et qui se lit ainsi qu'il suit:

Il est résolu que les honorables membres du Sénat soient invités à assister aux séances du Comité et à participer à l'interrogatoire des témoins ainsi qu'à la discussion des diverses clauses du bill.

Je suis prêt à présenter une motion de cette nature dès maintenant sur ce sujet. Il va sans dire qu'il n'y a pas de raison pour que le Sénat ne puisse avoir son propre comité, mais vous comprenez fort bien que le travail d'un comité de cette nature est très fatigant. Je suis porté à croire que si nous pouvions éviter la répétition de l'enquête par ce moyen, ce serait à l'avantage de tous les intéressés.

M. GREEN: D'après moi, monsieur le président, la rédaction de cette résolution permettrait à n'importe quel sénateur de se présenter ici, et de prendre part à l'interrogatoire contradictoire et au débat. Il me semble que c'est ouvrir un champ un peu vaste.

Le temps que nous avons à notre disposition pour nous occuper de ces bills est très restreint, et j'espère qu'ils seront soumis à la Chambre au cours de la présente session. S'il faut que quatre-vingt sénateurs aient le droit de venir ici, d'interroger et de prendre part aux débats, la situation du Comité deviendra fort embarrassante. Le Comité éprouvera beaucoup de difficulté à terminer sa tâche. Si les sénateurs sont invités, je crois que leur nombre devrait être limité. Je ne vois pas pourquoi ils n'auraient pas leur propre comité. D'une façon ou d'une autre, il leur faudra étudier ces bills au Sénat. Ils ont un comité des chemins de fer, un comité qui leur est propre, et je crois qu'il y a de bons arguments pour que nous fassions seuls notre étude de ces bills, et pour que le Sénat accomplisse son propre travail, sans que les deux mettent les mains à la pâte, surtout que nous ne sommes pas en session régulière. Si nous avons des mois pour accomplir cette besogne, il pourrait en être autrement; mais notre temps est très restreint, et nous devrions en venir au fait, étudier ces bills et laisser le Sénat s'en occuper de la manière ordinaire.

Je ne me prononce ni dans un sens ni dans l'autre, mais tel est mon avis.

M. MUTCH: N'existe-t-il pas un comité permanent des transports ou des chemins de fer au Sénat? Si vous lancez une invitation, elle devrait être restreinte aux membres de ce comité. Il n'est pas nécessaire d'avoir quatre-vingts sénateurs. J'en connais une couple qui, si on leur demandait d'être ici, pourraient nous retenir jusqu'au mois de juillet.

M. GREEN: A tout événement, plusieurs de nos députés aimeraient faire partie du Comité, mais certaines parties du pays ne sont pas représentées du tout. Si nous ouvrons la porte au Sénat, il me semble que c'est aller un peu loin.

M. McCULLOCH: Je suis certainement de l'avis de M. Green.

Le PRÉSIDENT: On m'informe qu'à la dernière occasion, le nombre total de questions posées par les membres du Sénat était de vingt-quatre.

M. GREEN: Alors, pourquoi les faire venir?

Le PRÉSIDENT: En réponse à ce que vous dites, monsieur Green, je crois que les membres du Sénat ont peut-être jugé que s'ils avaient l'occasion d'interroger nos témoins, cela aurait pour effet de hâter plutôt que de retarder la procédure, et de parer à la nécessité de revenir sur tout le travail que nous avons accompli. Si le Sénat avait le droit d'être présent et d'interroger les témoins, il se contenterait peut-être d'adopter les bills sans entendre de témoins.

M. STEWART: Que pensez-vous de l'idée de proposer au Sénat de nous faire connaître le nombre de représentants qu'il enverrait au Comité? Nous pourrions nous occuper de cette question lors de notre prochaine réunion.

M. GREEN: Si le gouvernement avait eu l'intention de confier la chose à un comité mixte, il l'aurait dit lors de l'institution du Comité, tout comme pour le comité mixte désigné pour étudier les prix de revente. Il me semble que si c'est pour être un comité mixte, qu'il en soit ainsi de la manière régulière, et nous saurons tous où nous en sommes. Le fait d'avoir un comité mixte officieux ne peut qu'amener des complications.

Le PRÉSIDENT: Le Comité a débattu la question d'une façon raisonnablement complète. Allons-nous remettre notre décision à la prochaine réunion? D'ordinaire, lorsque les membres du Comité ont le temps de réfléchir sur une question, nous en arrivons à une conclusion assez satisfaisante.

M. STEWART: Le Sénat peut nous faire savoir le nombre de représentants qu'il désire nous envoyer.

Le PRÉSIDENT: Dans l'intervalle, je vais discuter la question sous tous ses aspects avec le Sénat.

M. BENIDICKSON: Je consens à modifier ma proposition dans le sens que seuls les membres du comité sénatorial des transports et des communications soient invités.

Le PRÉSIDENT: Laissons les choses telles qu'elles pour le moment. On m'apprend que cette salle-ci ne sera pas à notre disposition demain; alors, M. Covers propose que nous ajournions pour nous réunir de nouveau demain matin à 11 heures dans la salle du comité des chemins de fer.

Adopté.

La séance est levée.

TÉMOIGNAGES

6 NOVEMBRE 1951.
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Je commencerai par verser au compte rendu copie d'un télégramme adressé à chacun des premiers ministres provinciaux qui ont exposé certains faits à la Commission royale, c'est-à-dire à tous sauf à ceux de l'Ontario et du Québec. Permettez-moi de verser en outre au compte rendu la copie d'une lettre qui a déjà été adressée aux premiers ministres des provinces. Désirez-vous que j'en fasse lecture?

M. JOHNSTON: Il est préférable que nous prenions connaissance de ces pièces avant de les verser au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Le télégramme se lit comme il suit:

Le Comité spécial de la Chambre des communes chargé d'étudier la législation ferroviaire me prie de vous faire savoir qu'il commencera à tenir ses séances demain à Ottawa. Vous recevrez en outre une lettre contenant un exemplaire des mesures législatives envisagées et autres détails. Veuillez nous faire savoir si votre gouvernement désire faire des représentations en plus de celles qu'il a déjà faites devant la Commission royale des transports.

Les copies de ce télégramme portent la signature du président. Voici le texte de la lettre mentionnée ci-dessus:

Pour faire suite au télégramme que je vous ai adressé aujourd'hui, je vous envoie sous ce pli copie des trois projets de lois déférés au Comité spécial de la Chambre des communes chargé d'étudier la législation ferroviaire.

Le Comité a décidé qu'il n'y a aucun avantage à répéter les témoignages déjà entendus par la Commission royale des transports et qu'il convient à présent de n'entendre, si possible, que les témoignages ayant trait aux effets, bons ou mauvais, qui découleront des mesures envisagées.

Prenant pour acquis que votre gouvernement désirera se faire entendre, je désire vous faire savoir qu'il serait utile pour nous de disposer de votre documentation le plus tôt possible et, à tout événement, au cours de ce mois-ci.

De plus, conformément aux instructions du sous-comité du programme, j'ai adressé à MM. Rand H. Matheson et M. A. MacPherson le télégramme suivant:

Le Comité spécial de la Chambre des communes chargé d'étudier la législation ferroviaire me prie de vous faire savoir que le Comité commencera demain à entendre les témoignages.

Le PRÉSIDENT: Pas du tout. Nous avons ce matin parmi nous,—hier, le Comité a décidé d'inviter les chemins de fer Nationaux du Canada à ouvrir le débat,—nous avons parmi nous M. H. C. Friel, K.C., avocat général des chemins de fer Nationaux du Canada, et M. Hugh E. O'Donnell, K.C., avocat occupant pour le National-Canadien. La parole est maintenant à M. Friel ou à M. O'Donnell.

M. HUGH E. O'DONNELL, K.C.: Monsieur le président, mon bon ami M. Friel et moi-même occupons ici pour les chemins de fer Nationaux du Canada.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance de vous approcher un peu de la table afin que nous puissions tous mieux vous voir. Vous pouvez rester assis.

M. O'DONNELL: Merci, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. L'acoustique de la pièce est déplorable. Nous n'avons pas pu retenir la chambre 430 ce matin.

M. O'DONNELL: Monsieur le président, messieurs du Comité. D'après ce qu'a dit le président, le Comité est saisi des trois projets de loi, ceux portant les numéros 12, 6 et 7. D'après les instructions qui m'ont été données, je dois dire qu'en principe le National-Canadien ne s'oppose pas à ces projets de loi et n'a aucune observation à faire à leur sujet en ce moment. Si je comprends bien, ces bills reflètent pour ainsi dire les recommandations de la Commission royale. Pour le moment, nous n'avons rien à dire à leur sujet.

Le PRÉSIDENT: Que dites-vous des autres bills?

M. O'DONNELL: J'ai mis les trois bills ensemble, monsieur le président, car il me semble que les trois ont été soumis à l'étude du Comité. Il se peut qu'un peu plus tard nous ayons quelque chose à dire au sujet d'un ou de deux de ces projets de loi. En principe toutefois nous n'y sommes pas opposés.

Le PRÉSIDENT: Comme représentants des chemins de fer du Pacifique-Canadien nous avons ici présent M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat général de la société, ainsi que M. K. D. M. Spence. Monsieur Evans, voulez-vous prendre la parole?

M. Evans, K.C. (Vice-président et avocat général des chemins de fer du Pacifique-Canadien):

Monsieur le Président, je suis accompagné en ce moment de M. C. E. Jefferson, vice-président du trafic; j'aimerais qu'il vienne s'asseoir à ma droite, si le Comité le permet.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. EVANS: Monsieur le président, messieurs du Comité, permettez-moi de dire pour débiter que mes remarques porteront entièrement sur le bill n° 12, mais avant de commencer, j'aurais quelques observations préliminaires à faire.

J'ai lu dans le hansard que le ministre, pour qui j'ai beaucoup de respect, bien entendu, désirait qu'on s'abstienne de répéter ce qui a été dit devant la Commission royale. Je demande toutefois votre indulgence, car il peut devenir nécessaire jusqu'à un certain point d'examiner certaines des recommandations de la Commission pour voir si le libellé des projets de loi peut être modifié et en même temps respecter les principes formulés dans les recommandations de la Commission royale.

Ma première remarque d'ordre général est que ce bill contient beaucoup plus qu'une simple disposition relative à la péréquation. Le Pacifique-Canadien désire qu'il ne subsiste pas de doute sur le fait qu'il n'a en principe aucune objection à soulever contre la péréquation, pour autant que celle-ci puisse être raisonnablement appliquée. Il existe cependant dans ce bill des dispositions subsidiaires auxquelles nous nous opposons en principe, et c'est à leur sujet que nous ferons des recommandations précises.

Pour ce qui est de ces dispositions que nous repoussons en principe, soyez assurés que nous ne venons pas ici demander au Comité de siéger pour étudier les moyens d'en appeler, pour ainsi dire, des recommandations de la Commission royale. Certains d'entre vous peuvent penser que notre cause a été entendue devant un tribunal, que la Commission a statué contrairement à nos désirs et que nous devrions avaler la pilule. Si cette impression existe, je

ferai respectueusement remarquer qu'elle est fautive. La plupart des recommandations de la Commission auxquelles nous nous opposons en principe sont de celles que la Commission elle-même a faites en manière de compromis entre les tenants d'opinions divergentes. Ces mesures de compromis n'ont même pas été discutées, en certains cas, devant la Commission et elles sont, à mon avis, des mesures qui, si elles avaient été débattues devant la Commission, se seraient peut-être révélées, soit dit avec tout le respect que je vous dois, défectueuses à maints égards. Voilà donc notre première occasion de révoquer en doute l'avantage d'adopter de telles modifications.

Je ne voudrais pas que vous pensiez que les recommandations de la Commission royale ne nous disent rien qui vaille. En réalité il s'y trouve plusieurs idées constructives. Ensuite, laissez-moi vous dire en toute sincérité que le Pacifique-Canadien n'est pas ici représenté en vue de faire de l'obstruction. Il accueillerait toute solution juste et raisonnable de la controverse autour de la question des taux de transport-marchandises.

Le Pacifique-Canadien doit vivre en bons termes avec les gens avec qui il fait des affaires. Ce qui est profitable au Canada est à l'avantage du Pacifique-Canadien et de ceux qui utilisent ses services.

Par conséquent, dans mon intérêt et celui du Pacifique-Canadien, je ne dois faire que les recommandations qui, à mon avis, ont un caractère constructif et aideront le Comité à décider ce qu'il conviendrait d'insérer dans le bill.

Une autre observation préliminaire doit être faite: je suis d'avis que nous devrions envisager toute modification de la Loi des chemins de fer en tenant compte de certains principes bien définis. Le Parlement a conféré à la Commission des Transports des pouvoirs étendus de réglementation des chemins de fer. Le but de la loi ne sera pas atteint si l'on entre trop dans les détails sur la façon dont la Commission des Transports exercera ces pouvoirs. Le président de la Commission royale, l'honorable M. Turgeon, a déclaré ce qui suit à l'avocat (voir page 21543):

D'ordinaire, pour une commission comme celle-ci, mieux vaut qu'elle s'en tienne au général qu'au particulier.

J'estime que nous ne devrions pas commettre l'erreur d'indiquer dans une loi que la commission doit exécuter ses fonctions de telle ou telle façon. La Commission des transports a été instituée par le Parlement pour qu'il y ait un organisme disposant du temps et de l'expérience voulus pour régler les multiples problèmes de tarifs ferroviaires que le Parlement, de par sa nature, ne saurait résoudre. Un tribunal administratif doit avoir beaucoup de latitude et pouvoir s'adapter à toutes les circonstances. Il est évidemment impossible d'élaborer une loi qui puisse indiquer à une telle commission comment il faut procéder dans toutes les circonstances.

D'une façon générale, je fais la recommandation que voici: Ne modifiez pas une loi si celle-ci accorde déjà l'autorité voulue. En l'absence de cette autorité, modifiez de façon générale et non en termes particuliers, afin que la Commission des Transports puisse traiter chaque cas selon les circonstances qui l'accompagnent.

En quatrième lieu, le Pacifique-Canadien ne s'oppose pas à une réforme de la structure des tarifs ou de la Loi des chemins de fer. Notre société fait observer qu'une réforme n'est pas nécessairement une révolution et elle fait remarquer très respectueusement que plusieurs parties du bill actuellement à l'étude ont un caractère plutôt révolutionnaire que celui d'une réforme. Je ne parle pas en ce moment du problème de la péréquation.

Une structure des tarifs-marchandises adaptée aux besoins d'un système économique complexe comme celui qui existe en ce moment en notre pays ne peut être que complexe en soi, et tout projet de simplification de cette structure peut provoquer les plus grands troubles économiques si on ne l'établit avec le

plus grand soin. Bien que ce désir de simplification nous soit entièrement acceptable, nous espérons que le Comité ne supposera pas qu'une législation apportera la solution à ce problème. Si, par conséquent, au cours de la discussion sur ce bill, nous semblons critiquer certaines de ses dispositions, c'est que, après avoir étudié les questions d'ajustement des tarifs-marchandises d'après les besoins du trafic avec ceux qui ont passé leur vie à examiner ces problèmes, nous prévoyons certains des traquenards que recèle la législation proposée.

Enfin, j'ajouterai ceci : ce qui rend difficile l'étude de toutes les questions ayant trait aux tarifs-marchandises, c'est que leur complexité en rend toute étude superficielle fort probablement fautive, soit dit en toute déférence. La critique est chose facile. Je ne suis pas de ceux qui s'opposent à la critique, mais je dis qu'une bonne partie de celle que nous avons entendue en ces dernières années est erronée et découle d'une incompréhension des questions se rapportant aux fonctions de la Commission des transports et aux règlements d'application de la Loi des chemins de fer.

A propos de toute cette question des règlements, la politique du réseau que je représente peut se définir comme il suit: le Pacifique-Canadien n'a aucun intérêt à indisposer le public et je vais même vous dire que nous essayons d'adopter une attitude constructive. L'autre principe que je soutiens, ou que ma compagnie soutient en matière de réglementation, est que le but véritable d'un règlement,—du moins je suis d'avis que tel devrait être le véritable but,—consiste à n'imposer à l'administration que la seule restriction reconnue nécessaire pour faire disparaître tout recours à un pouvoir de monopolisation dont une compagnie ferroviaire pourrait disposer.

Je vais maintenant vous dire que le but d'une réglementation (cette remarque est importante pour bien comprendre ce que je vous dirai ensuite) c'est que, si un monopole existe, et il s'en trouve encore en certaines parties du pays, les règlements interviennent pour se substituer à la concurrence. Autrement dit, là où la concurrence serait nécessaire pour remplacer un monopole, les règlements interviennent pour combattre ce monopole. J'ajouterai cependant qu'il ne faudrait pas imposer des règlements qui confèrent au tribunal public des pouvoirs administratifs sans qu'il assume en même temps la responsabilité qui accompagne l'administration. Pouvoir et responsabilité, à mon sens, ne doivent jamais être séparés si l'on veut que le public soit bien servi.

Je vais donc passer au premier point sur lequel je désire vous entretenir plus particulièrement. Le bill contient trois clauses qui portent principalement, non pas sur la péréquation comme telle, mais sur la suppression des soi-disant tarifs réguliers. Le Pacifique-Canadien est opposé à ces clauses qui visent à abolir les tarifs réguliers, conformément à la recommandation de la Commission royale (voir page 92 du rapport). J'y suis opposé pour les motifs suivants que je me propose d'expliquer plus longuement, avec votre permission.

Tout d'abord, ces clauses ne sont pas nécessaires pour arriver au but que la Commission royale semblait poursuivre. Ensuite, ces clauses sont d'un libellé trop compliqué et comportent la rédaction, sous une forme entièrement nouvelle, des articles de la Loi des chemins de fer que les compagnies ferroviaires et la Commission des transports ont toujours compris après des années d'application pratique et de décisions rendues sous leur empire. Troisièmement, l'abolition des tarifs réguliers par le procédé qui consiste à rédiger de nouveau les articles 328 à 331 inclusivement de la Loi des chemins de fer laissera une lacune dans la loi et aura les répercussions très étendues que la Commission royale elle-même condamnait dans une autre partie de son rapport.

La recommandation de la Commission royale et le débat sur le sujet des tarifs réguliers au mille reproduit dans le rapport n'expliquent pas clairement, à mon avis, la position des gouvernements provinciaux ou du Pacifique-

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.

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

son rapport; si je comprends bien le désir du Comité, voici quel est son avis: nous ne siégeons pas ici en tribunal d'appel à l'égard du rapport de la Commission royale des transports. Nous voulons savoir de vous et des autres ce qui ressortira en définitive de ce projet de loi déféré à notre Comité par le Parlement. Si vous entendez poursuivre longtemps un exposé de ce genre, j'estime que nous créerons un précédent et que nous agirons injustement envers ceux qui vous succéderont si nous ne leur permettons pas de répondre à vos arguments, présentés en appel du rapport de la Commission royale.

M. EVANS: D'accord, monsieur le président, mais permettez-moi de démontrer que si la Commission royale avait eu sous les yeux ce que je vois dans cette recommandation, elle n'aurait pas fait la recommandation que l'on sait, car le sujet n'a pas été discuté.

Le PRÉSIDENT: Ne pourrions-nous pas nous entendre là-dessus; ne vous serait-il pas possible d'arriver au même but sans ouvrir tout ce débat si litigieux? Je me demande si vous ne pourriez pas arriver à vos fins en disant tout simplement au Comité de quelle manière la législation proposée ferait tort au Pacifique-Canadien.

M. EVANS: Je suis à votre disposition.

Le PRÉSIDENT: Procéderiez-vous de cette façon?

M. EVANS: Avec plaisir.

Le PRÉSIDENT: Il n'est pas juste du tout que nous vous laissions attaquer les propositions faites par l'Alberta ou le Manitoba sous prétexte que la Commission royale n'a pas entendu vos objections. Il nous faudrait alors permettre à ces autres organisations de procéder de la même façon.

M. EVANS: Je ne continuerai pas dans cette voie. Je voulais dire tout simplement, et je n'attaquais pas les déclarations des provinces. . .

Le PRÉSIDENT: Je ne dis pas que vous les attaquez de façon blessante, mais vous les attaquez quand même et nous devons leur accorder le droit de réponse. Le Parlement a confié au Comité l'étude d'une certaine loi et nous voulons savoir quel sera le contrecoup de cette mesure sur l'économie de votre compagnie.

M. EVANS: Je vous le dirai volontiers.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, puis-je poser une question? Puis-je avoir une explication de ce que vous entendez lorsque vous dites qu'il n'est pas nécessaire de rappeler tout ce qui a été dit devant la Commission royale? Tout cela est bien, mais nous aurions avantage, nous qui essayons de comprendre ce problème, à entendre une récapitulation de ce qui s'est passé, un historique couvrant tout ce qui peut paraître illogique dans la loi et dans le rapport même de la Commission royale, pourvu que le témoin n'attaque pas les intentions qui ont motivé ces recommandations écrites.

Le PRÉSIDENT: C'est pour ce motif que j'ai laissé le témoin suivre le fil actuel de son raisonnement, mais je crois que nous sommes arrivés au point où nous devons décider si nous reprendrons de nouveau tout le travail de la Commission royale ou si nous allons nous attaquer à l'œuvre que le Parlement nous a confiés, soit de passer en revue ce projet de loi.

M. MACDONNELL: Mais je suppose que le témoin peut quand même faire allusion au rapport?

Le PRÉSIDENT: Oui, mais j'estime que son argumentation, devrait partir du point où la présente mesure législative pourrait être nuisible à l'économie du Pacifique-Canadien.

M. Low: Je proposerais que l'on parle ici pour se faire entendre. Ce que vous dites n'est pas un échange d'idées entre vous et M. Macdonnell.

Le PRÉSIDENT: Je m'excuse. J'aurais soin de parler plus fort à l'avenir.

M. EVANS: Veuillez m'excuser, je n'ai pas l'intention de recourir bien souvent à ce genre d'exposé, mais j'estimais nécessaire, dans ce cas en particulier, de démontrer que nous pouvons réaliser l'esprit des recommandations de la Commission royale sans avoir à faire ce que demande ce bill.

J'arrive au point principal de mon argument. La raison qui milite en faveur du maintien des tarifs réguliers ou du plafond qui doit être approuvé au préalable est très importante. Ceux d'entre vous qui ont lu le rapport de la Commission royale se rappelleront qu'elle était saisie d'une recommandation selon laquelle la Commission des transports accorderait ce qu'on est convenu d'appeler des réparations. Les réparations seraient des dommages à payer pour infraction au devoir de maintenir des taux justes et raisonnables, dommages accordés au détriment d'une compagnie ferroviaire.

Le Pacifique-Canadien soutient qu'une approbation préalable du tarif maximum ou régulier constitue une protection contre de telles réclamations et qu'elle devrait encore être exigée. Le remède que représente les réparations a cours aux États-Unis si l'*Interstate Commerce Commission* les exigent, et lorsqu'un expéditeur peut démontrer à la Commission que le tarif est déraisonnablement élevé, celle-ci peut arrêter ce tarif à un niveau raisonnable; si elle le juge opportun, elle peut ordonner à la compagnie ferroviaire de payer à l'expéditeur des dommages pour les périodes écoulées durant lesquelles celui-ci a payé un tarif trop élevé.

Je n'ai pas besoin de développer davantage, car les questions juridiques sont quelque peu compliquées, mais au fond il s'agit d'un rabais légalisé pouvant donner lieu à des abus.

A la page 134, le rapport de la Commission royale traite de ce sujet dans les termes suivants:

L'introduction d'une telle pratique dans notre Loi des chemins de fer ne serait pas avantageuse. L'élaboration de nos tarifs est telle qu'elle ne laisse aucune place à l'introduction d'une mesure qui constituerait en réalité une remise rétroactive. Si une telle pratique était établie au Canada, le régime de nos taux de transport serait gravement menacé d'instabilité.

Voilà ce qu'a déclaré la Commission royale après avoir examiné cette question de réparation.

Or, les tarifs réguliers font obstacle à de telles réclamations au Canada. La raison en est que les tarifs réguliers ne peuvent être mis en vigueur sans l'approbation de la Commission des transports et, après cette mise en vigueur, ne peuvent être changés sans la même approbation. L'Approbation préalable de la Commission des transports veut dire que les tarifs ainsi approuvés sont justes et raisonnables et ne sauraient être jugés injustes et déraisonnables pour ce qui est du passé. Il va de soi que la Commission des transports peut les modifier et les déclarer déraisonnables à l'avenir.

Toute la question des réparations se résume à ceci: Si vous n'obtenez pas l'approbation préalable d'une chose juste et raisonnable, qui peut dire jusqu'à quelle date antérieure un requérant prétendra que les remises doivent compter? D'après les modifications actuellement proposées, l'approbation préalable de tarifs-maximums est abolie. Ainsi aucun tarif déposé par une compagnie ferroviaire n'est censé être reconnu comme juste et raisonnable et si plus tard la Commission des transports demandait aux chemins de fer de réduire les tarifs parce qu'elle les juge trop élevés, un expéditeur qui a payé les tarifs plus élevés dans le passé pourrait poursuivre la compagnie et obtenir des dommages-intérêts à l'égard des tarifs antérieurs.

L'importance de cette question ne fait aucun doute. A l'heure actuelle les chemins de fer aux États-Unis sont poursuivis en justice pour réparations; si les requérants obtiennent gain de cause, ces compagnies ferroviaires devront verser quelque 2 milliards de dollars. Un tel jugement, il va sans dire, mettrait en faillite tous les chemins de fer américains. Ce genre de litige, remontant dans le passé et accordant des dommages-intérêts parce qu'autrefois les tarifs étaient trop élevés, est à mon sens une mauvaise chose et la Commission royale la juge ainsi. Les tarifs sont justes et raisonnables ou ils ne le sont pas. S'ils ne le sont pas, la Commission des transports peut décider s'ils doivent être réduits. S'il faut les réduire, le Pacifique-Canadien estime que c'est là un correctif suffisant; apparemment la Commission royale est aussi de cet avis. J'affirme donc que l'abolition des tarifs réguliers, si on ne conserve pas quelque moyen de conserver l'approbation préalable des tarifs maximums, peut donner lieu à cet état de choses que la Commission royale a elle-même jugé condamnable.

On dira peut-être qu'à tout événement la Commission des transports n'a pas le pouvoir d'accorder des réparations mais, que ce soit vrai ou faux, les tribunaux ont ce pouvoir. J'affirme donc devant le Comité qu'il n'est pas nécessaire de modifier la Loi des chemins de fer pour abolir les tarifs maximum actuels.

LE PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance de me dire quel article de la loi présentement à l'étude vous semble conférer à quelqu'un la faculté d'accorder des réparations?

M. EVANS: Cet article n'existe pas, mais je vous dirai, monsieur, que l'article 330 de la Loi des chemins de fer disparaît, celui d'après lequel les tarifs réguliers doivent être approuvés au préalable.

J'ajouterai donc qu'après avoir abrogé cet article qui exige une approbation préalable et l'avoir remplacé par d'autres articles qui ne contiennent aucune disposition en faveur de cette approbation nécessaire, il ne nous reste rien dans les tarifs ou ordonnances de la Commission des transports qui nous protège contre toute personne prétendant que nos tarifs sont injustes et déraisonnables, et si la Commission des transports est du même avis, elle peut conclure que ces tarifs ont été injustes et déraisonnables durant les cinq dernières années.

LE PRÉSIDENT: Même si elle en venait à cette conclusion, d'après quel article un tribunal ou qui que ce soit pourrait-il accorder des réparations?

M. EVANS: Il n'existe pas d'article semblable, mais les tribunaux ont le pouvoir juridique d'accorder des dédommagements pour manquement aux obligations. Aux États-Unis, les tribunaux se fondent sur la théorie que les chemins de fer ont en tout temps le devoir d'appliquer des tarifs justes et raisonnables et s'ils manquent à ce devoir, des dommages-intérêts peuvent être exigés. L'*Interstate Commerce Commission Act* contient un article qui autorise la commission à agir en ce sens.

LE PRÉSIDENT: Nous n'avons pas d'article semblable.

M. EVANS: Non, nous n'avons pas un article de ce genre, mais même si la Commission n'a pas ce pouvoir, les tribunaux l'auraient; je crains donc que si la modification est acceptée, les tribunaux pourraient bien accorder ce genre de réparations au détriment des chemins de fer. Il y a une alternative que je vous proposerai, mais le point que je désire faire ressortir est que la Commission royale n'a jamais eu, à n'en pas douter, l'intention de nous exposer à cette affaire des réparations et elle a même fait une recommandation visant à les supprimer. Et voilà pourquoi il m'est si pénible d'accepter votre décision. Je doute que la Commission royale ait songé à la possibilité que des réparations puissent être exigées; si la question était venue sur le tapis, je lui aurais exposé la situation. A mon avis, il y a là une lacune.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas vous interrompre inutilement, mais dois-je comprendre que même s'il n'existe aucune loi qui accorde expressément à un tribunal ou à une commission le droit d'accorder des réparations, vous craignez que cela se produise?

M. EVANS: Oui, monsieur.

M. JOHNSTON: Comment allez-vous faire pour revenir aux recommandations si vous vous en tenez à votre décision d'il y a un moment. Est-ce que nous ne nous en écartons pas un peu en ce moment?

M. LAING: Monsieur le président, M. Evans pourrait-il nous indiquer quels sont les deux ou trois articles qu'il a mentionnés? Je crois que ses objections portent sur trois articles. Pourrait-il nous les signaler maintenant?

M. EVANS: Oui, vous les trouverez à l'article 7 qui abroge les articles 328 à 332 de la Loi des chemins de fer, et ces articles sont ceux qui traitent des genres de tarifs que la compagnie ferroviaire est autorisée à employer.

Le PRÉSIDENT: Les tarifs approuvés.

M. EVANS: Non seulement les taux approuvés, mais les trois espèces de taux. Vous pouvez être assuré de mon entière collaboration en cette matière; je n'ai absolument rien à cacher. L'article 328 désigne les trois sortes de tarifs qu'un chemin de fer peut imposer; vous constaterez qu'il existe un taux de catégorie, un taux sur un produit désigné et un taux de concurrence. L'article 329 définit ces différentes sortes de tarifs et le 330 est l'article ou la disposition exigeant l'approbation préalable de la Commission des transports pour l'application des taux réguliers. Cette approbation préalable n'est pas nécessaire pour appliquer les autres sortes; un seul de ces trois requiert l'approbation préalable. Vous voyez donc que mon argument est très simple: l'approbation préalable est juste et raisonnable pour autant que la loi rend impossibles les réclamations de réparation, par un procédé qui donne à la Commission des transports le pouvoir d'approuver ces taux. Ce taux étant approuvé, il devient juste et raisonnable tant que ladite Commission ne l'aura pas désapprouvé. Par conséquent, il ne peut surgir aucune réclamation.

M. GREEN: Vous voulez attirer notre attention sur l'actuel article 330 de la Loi des chemins de fer qui contient cette disposition d'ordre général: "Chaque tarif-type de marchandises doit être déposé au bureau de la Commission et approuvé par elle."

M. EVANS: Oui.

M. GREEN: Vous dites ensuite que dans le nouvel article il n'y a aucune disposition pour une semblable...

M. EVANS: Approbation préalable.

M. GREEN: Approbation préalable?

M. EVANS: Il n'y a pas d'approbation préalable.

M. GREEN: C'est ce que vous déplorez?

M. EVANS: Oui. J'ai maintenant à faire un exposé assez étendu sur la question des tarifs de concurrence. Le bill présente deux aspects.

Le PRÉSIDENT: N'avez-vous pas dit que vous alliez faire des recommandations au sujet des points que vous venez de soulever?

M. EVANS: Qu'il me soit permis de m'exprimer ainsi: j'avais l'intention de parler en général des dispositions du projet de loi; ensuite, lorsqu'il sera étudié clause par clause, je ferai des recommandations précises au moment que je jugerai le plus utile pour aider le Comité en ce qui a trait à la modification de certains articles.

Le PRÉSIDENT: Je suis à la disposition du Comité, mais j'estime qu'il serait très utile que nous ayons vos recommandations dès maintenant afin d'avoir le temps de les étudier à loisir.

M. LOW: Monsieur le président, j'estime que ce serait utile de posséder toutes ces données à mesure que le débat se poursuit.

M. MUTCH: Il peut s'écouler beaucoup de temps avant que nous en arrivions à une discussion détaillée du bill. J'estime donc que ces recommandations devraient être versées au compte rendu dès maintenant.

M. EVANS: Il faut beaucoup de temps pour cela et je n'ai pas pris les dispositions pour vous les donner.

Le PRÉSIDENT: Alors, en ce qui a trait à la clause générale, que songiez-vous à proposer?

M. EVANS: Ma proposition à cet égard était très simple: conserver ces articles de la loi tels qu'ils sont en ce moment, y compris les taux réguliers et l'approbation préalable des taux réguliers. C'est là une proposition bien simple.

M. GREEN: Monsieur le président, nous sommes tous d'accord sur cette question. A mon avis, il serait peut-être sage de laisser M. Evans poursuivre son exposé jusqu'à ce que nous ayons une vue d'ensemble de son mémoire, au lieu d'essayer de lui tracer un plan particulier. Il a un exposé à nous lire; j'estime qu'on devrait lui permettre de nous faire cette lecture.

M. MACNAUGHT: Monsieur le président, j'estime qu'il ne serait pas pratique d'attendre que nous arrivions à l'étude détaillée du bill avant d'entendre les modifications qu'il a à nous proposer. Si possible, il devrait nous les communiquer plus tôt afin que nous puissions les étudier et consigner les renseignements à leur sujet. Je crois que la compagnie ferroviaire devrait nous présenter au plus tôt ces propositions d'amendements.

Le PRÉSIDENT: Ce serait peut-être plus équitable de laisser M. Evans terminer son exposé, et j'aurais peut-être mieux fait de ne pas l'interrompre, monsieur Green. Mais, monsieur Evans, lorsque vous aurez fini votre exposé, vous devriez nous faire connaître en détail les modifications que vous proposez.

M. EVANS: Je ferai ce qui conviendra au Comité.

M. MUTCH: Je pense sincèrement, monsieur le président, que cet exposé devrait côtoyer le plus près possible ce que le Comité est chargé d'étudier. J'ai l'impression,—j'ai hésité de parler de la chose avant vous,—que nous abordons l'étude de la loi dans son ensemble; je crois que nous avons cette tendance. Sans m'associer à ce qu'a dit M. Green à ce sujet, je doute que notre ordre de renvoi nous permette d'embrasser la loi tout entière ou que nous ayons compétence à cet égard; c'est pourtant ce que cet exposé nous fait faire. J'aimerais que nous serrions de plus près le sujet qui nous a été confié.

M. EVANS: Je suis tout à fait à vos ordres, messieurs. Mon intention, je tiens à le dire franchement, n'est pas du tout d'en revenir à la Commission royale, mais de me borner rigoureusement au sujet dont le Comité est saisi. J'ai comparu devant la Commission pendant 135 de ses journées de séances, et j'y ai pris la parole de nombreux jours durant; je sais qu'il serait absolument impossible de tout recommencer et je crois que ce serait là trop présumer de moi. Mais j'insiste instamment sur ceci: si vous voulez étudier ce projet de loi, qui découle des recommandations formulées dans le rapport, il vous faut absolument savoir ce que ces recommandations comportent, car sans cela, soit dit sans votre respect, vous ne pourrez guère savoir si le bill constitue une concrétisation précise ou non de ces recommandations. En tout ceci, je tiens à vous l'affirmer, mon rôle se borne à tâcher d'être utile.

L'hon. M. CHEVRIER: A notre avis, le bill en question, que nous avons étudié d'assez près, concrétise les recommandations de la Commission. Il a été déféré

à un comité composé d'hommes de loi et de spécialistes, qui, pendant quelques mois, l'a examiné et remanié; et ce comité est d'avis que le bill donne suite aux recommandations de la Commission. J'estime que vous pouvez, sans vous reporter à ces recommandations, nous dire s'il en est bien ainsi. J'irais même plus loin. Vous avez discuté sur le rapport de la Commission, et au cours de la discussion, j'ai cherché à me souvenir si le rapport traite quelque part du point en question. J'ai trouvé le texte que je cherchais.

M. EVANS: Vraiment?

L'hon. M. CHEVRIER: A la page 141, paragraphe 9 b), la Commission propose ce qui suit:

- b) Établissement d'une échelle uniforme et égalisée de tarifs par catégorie applicable dans tout le pays aux deux réseaux principaux de chemins de fer et exprimée en distance milliaire ou en tarifs spéciaux visant le parcours entre tous les points déterminés de chaque réseau; ces tarifs de taxes seraient établis en sections ou groupes selon le parcours milliaire ou autrement, et prévoiraient une plus grande marge de distance pour les longs trajets que pour les courts, le niveau de cette échelle uniforme égalisée devant être fixé par la Commission;

Voilà qui infirme votre argumentation basée sur les réparations, n'est-ce pas, vu qu'il est proposé que l'échelle soit fixée par la Commission des transports? Dans ce cas, où la question des dommages-intérêts se pose-t-elle?

M. EVANS: Il se peut, monsieur, que la péréquation des tarifs fasse tomber mon argumentation, mais voici ce qu'on peut dire à mon avis: l'*Interstate Commerce Commission* était autorisée à fixer des taux et elle est autorisée à fixer le niveau de certains taux, mais il en résulte que, lorsqu'un chemin de fer modifie sa tarification, ce qu'il a le droit de faire sans obtenir une autorisation préalable, il établit un nouveau barème modifiant ses taux. Cela se fait très couramment.

Le PRÉSIDENT: Veuillez élever quelque peu la voix.

M. EVANS: Pardon. Il incombe à cette Commission de fixer constamment, aux États-Unis des taux à la fois équitables et modérés. Il est vrai qu'elle commence par laisser aux chemins de fer toute latitude de découvrir des tarifs ayant ces caractères. Elle intervient dans quelques cas, mais non toujours. Maintenant, supposez qu'un chemin de fer désire établir des taux visant à obtenir le transport de telle ou telle marchandise, disons un taux sur une denrée spéciale et que ce taux soit imposé pendant cinq ans; supposez qu'une personne intervienne ensuite et prouve d'une manière convaincante aux yeux de la Commission des transports que ce taux, peut-être inférieur aux taux courant de catégorie et aux taux égalisés de catégorie dont nous parlons, est injuste et déraisonnable, il se peut que la Commission se déclare d'accord avec cette personne et convienne que la denrée désignée a constamment été surimposée. Supposez ensuite qu'un réclamant intente un procès et demande que le chemin de fer frappe la denrée désignée d'un tarif juste et raisonnable. La Loi des chemins de fer ne stipule pas que tel ou tel taux ou groupe de taux est juste et raisonnable. La Commission déclare donc, pour la première fois, que le taux ou le groupe de taux est déraisonnablement élevé; elle accorde au réclamant que le chemin de fer n'aurait pas dû publier ce taux mais il n'en reste pas moins que personne ne l'a contestés ou ne s'est plaint qu'il n'était pas raisonnable. Il se peut que le tribunal déclare: "D'accord avec vous, le chemin de fer a manqué à ses obligations en la matière et nous sommes disposés à vous accorder de ce chef des dommages-intérêts. Tout ce que je puis dire, c'est que je ne saurais affirmer que vous obteniez gain de cause et qu'on pourrait présenter d'autres thèses opposées à la vôtre." Malgré tout cela, soit dit en toute déférence, le risque dont

je parle justifie-t-il l'abrogation de l'approbation préalable de la Commission, si la seule raison présentée à cette fin consiste à dire que ces taux ne s'appliquent plus au même volume de trafic qu'autrefois?

L'hon. M. CHEVRIER: Ce que je cherchais à prouver, c'est que le bill, en faisant état des recommandations formulées au paragraphe 9 b), comme il le fait, écarte le risque redouté par vous, je crois. Il se peut que je sois dans l'erreur.

M. EVANS: A franchement parler, j'estime que ce risque est réel, monsieur. Je ne peux que formuler cette opinion, et je n'aimerais pas qu'un procès soit intenté après l'adoption du bill, car n'est-il pas vrai qu'il convient de supprimer cette échappatoire laissée dans le bill, quand on voit qu'elle risque d'être utilisée?

M. ARGUE: Quant à votre seconde question relative à la loi, celle de l'approbation préalable de la Commission, l'ancien paragraphe 330 (1) se lit ainsi:

Chaque tarif-type de marchandises doit être déposé au bureau de la Commission et approuvé par elle.

Ce paragraphe est remplacé par le suivant dans le bill:

Tout tarif de marchandises et chaque modification d'un tarif de marchandises doivent être déposés et publiés, et un avis de leur émission et de l'annulation de tout semblable tarif ou partie de tarif doit être donné conformément aux règlements, ordres ou instructions édictés par la Commission.

Il est prévu ensuite que le tarif, à moins que la Commission ne le rejette, ou n'en remette à plus tard l'application, doit "prendre effet à la date y mentionnée comme étant celle où on a l'intention de le mettre en vigueur...". Il me paraît que le nouvel article ressemble beaucoup à l'ancien.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est bien le cas.

M. ARGUE: Et le nouvel article sera mis en vigueur à moins que la Commission ne le rejette ou n'en remette à plus tard l'application. Il me semble donc que la question relève de la Commission.

Le PRÉSIDENT: Un instant, s'il vous plaît, monsieur Argue. Le témoin a laissé entendre que sa déposition relative à l'article était d'ordre général et qu'il portera à la connaissance du Comité les amendements requis, selon lui, pour supprimer l'échappatoire qu'il craint.

M. EVANS: Oui, monsieur, j'aurais grand plaisir à le faire en tout temps où le Comité le voudra, mais je...

M. ARGUE: L'article en question ne répond-il pas à votre objection?

Le PRÉSIDENT: Il donne lieu à une seule objection, monsieur Argue: l'article 330 nouveau ne prévoit rien, semble-t-il, au sujet d'une approbation explicite.

M. EVANS: Mon ami, M. Spence, vient de me faire savoir qu'il se souvient d'une cause (il en a oublié le numéro de renvoi) d'après laquelle, au prononcé de la Commission, l'approbation d'un certain niveau de taux ne veut pas dire que chacun de ces taux soit juste et raisonnable. Nous allons vérifier ce point, car je veux être absolument sûr de ce que j'avance. Comme je l'ai dit, je compte m'étendre assez longuement sur la question des taux de concurrence. J'espère que les membres du Comité auront la patience de m'écouter, car il s'agit d'une question compliquée et difficile à résoudre, que je tiens à exposer d'un bout à l'autre, mais sans ennuyer personne.

Vous êtes tous au courant depuis quelques années, j'en suis sûr, de la situation difficile dans laquelle les chemins de fer sont placés du fait que des entreprises d'autres modes de transport les concurrencent. On a fréquemment fait ressortir le caractère grave de la concurrence des entreprises de camionnage. Vous êtes sans doute aussi au courant, mais moins exactement, de ce

que cette concurrence crée pour les chemins de fer, depuis leur origine, des difficultés plus ou moins grandes et influe sur leur tarification.

Je tiens à préciser dès l'abord que les compagnies ferroviaires, ou du moins celle où je suis employé, n'ont rien à redire à cette concurrence en elle-même et qu'elles n'auraient pas lieu de récriminer si cette concurrence était loyale et se faisait à condition égales.

Pendant, les compagnies soutiennent qu'elles sont, en butte à une concurrence déloyale, surtout de la part des entreprises de camionnage, assujetties à très peu d'ordonnances, tandis qu'elles-mêmes sont entravées par des règlements, dans tout ce qu'elles font.

Ces réalités influent, à mon humble avis, sur les divers renseignements que la Commission, aux termes du bill, peut exiger des chemins de fer, lors de la production des tarifs de concurrence.

Maintenant donc, toutes les opérations ferroviaires, de quelque nature qu'elles soient, sont hérissées de restrictions. En vertu de la loi des chemins de fer, les compagnies ne peuvent étendre leurs lignes que sur l'autorisation législative, et leurs embranchements longs de six milles au plus, que sur autorisation de la Commission. Elles ne peuvent abandonner une ligne non rémunératrice qu'avec l'approbation de la Commission. Cette dernière peut exiger d'elles, sur plainte déposée, qu'elles donnent une plus grande ampleur à un service de très mauvais rapport, ou leur interdire de restreindre leurs services. Elles doivent observer une foule de règlements de toutes sortes, relatifs à presque chaque aspect de leur exploitation.

Le PRÉSIDENT: Pardonnez-moi d'être obligé de vous interrompre si souvent, mais je me demande si vos considérations se rapportent au projet de loi qui nous a été déféré?

M. EVANS: Oui monsieur, l'argument que je veux faire ressortir s'y rapporte.

Le PRÉSIDENT: Comprenez-moi bien, nous ne devons pas nous arroger le rôle d'une cour d'appel jugeant du rapport de la Commission royale. Nous n'avons pas le droit d'entendre votre témoignage, sans permettre aux compagnies de camionnage et à celles d'autobus de nous envoyer des témoins qui rempliront leur rôle en réfutant votre témoignage, et ainsi de suite.

M. EVANS: Monsieur, comment pourrais-je, sans présenter ces considérations, faire ressortir l'argument voulant que le bill alourdit inutilement les dispositions légales relatives à la concurrence? Mon argument se réduit de fait à dire que les deux paragraphes du nouvel article 331, page 4 du bill, auraient pour effet de couper les moyens d'action des chemins de fer, pour me servir d'une expression populaire. J'ai pensé qu'il serait utile à cette fin, de faire ressortir, en premier lieu, que les chemins de fer ont déjà de grandes difficultés à soutenir la concurrence.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous nous dire de quelle manière l'article 331 causerait un détriment au Pacifique-Canadien, ce qui ne serait certainement pas sortir du champ de notre mandat?

M. EVANS: Très bien, monsieur. Supposons donc que je ne parle ni de la nature des tarifs de concurrence, ni des mesures par lesquelles les chemins de fer y répondent, ni des fins auxquelles ils servent, car je ne vois pas comment je pourrais faire ressortir les arguments que le bill soulève à mes yeux, sans vous dire quelques mots au sujet de la question de savoir comment la concurrence...

L'hon. M. CHEVRIER: Au sujet de ce que le président vient de dire, vous savez sans doute que les compagnies de camionnage et celles d'autobus craignent les dispositions législatives qui leur causent un détriment. C'est pourquoi, dès qu'on commence à parler de la concurrence représentée par le trans-

port routier, question qui n'est pas traitée dans le bill, c'est provoquer des critiques de la part des entreprises de camionnage, et vous savez à quel point elles sont en éveil, et combien nombreuses elles sont; elles sont même plus nombreuses que les chemins de fer. Si le Comité siège pour entendre leurs doléances, nous n'en aurons jamais fini.

M. EVANS: Je ne demande pas au Comité de rien insérer dans le bill pour la réglementation du camionnage.

L'hon. M. CHEVRIER: Je le sais, mais il est inévitable qu'en parlant des taux de concurrence ferroviaire vous fassiez allusion à la concurrence des voituriers par eau et des voituriers par terre. Seulement, ne pourriez-vous en parler sans remettre sur le tapis toute l'affaire?

M. EVANS: J'espérais pouvoir le faire, mais je suis tout aux ordres du Comité.

M. LAING: Je suppose que nous voulons éviter que des compagnies de camionnage comparaissent devant le Comité à propos des bills en question, ce qui arrivera, je crois, si nous revenons sur la question.

M. MUTCH: Nous avons déjà reçu des mémoires ou des propositions à cette fin.

Le PRÉSIDENT: Craignez-vous que le National-Canadien vienne nous présenter des barèmes de tarifs de concurrence préjudiciables au Pacifique-Canadien?

M. EVANS: Non monsieur.

Le PRÉSIDENT: L'intention du Pacifique-Canadien est-elle de nous présenter quelque barème de tarifs de concurrence préjudiciable au National-Canadien?

M. EVANS: Non monsieur.

Le PRÉSIDENT: Je me demande alors quelles conséquences vous pouvez craindre de l'article 331.

* M. EVANS: Je pensais pouvoir peut-être m'appuyer sur le rapport de la Commission royale, qui tient compte de nos difficultés...

Le PRÉSIDENT: Vos considérations sont d'un vif intérêt et je regrette de les interrompre, mais je crains les répercussions sur le Comité si le champ de la discussion s'élargit autant que cela.

M. MUTCH: Si nous traitons d'un trop grand nombre de sujets.

M. GREEN: Les dispositions du nouvel article 331, stipulant le dépôt des tarifs de taux de concurrence ainsi que la fourniture d'un bon nombre de renseignements, ne s'appliquent-elles pas à la concurrence existant entre les chemins de fer et les entreprises de camionnage, aussi bien qu'entre les réseaux ferroviaires eux-mêmes?

L'hon. M. CHEVRIER: Parfaitement. En outre, le nouvel article est d'ordre facultatif, non pas obligatoire.

M. GREEN: C'est pourquoi j'estime que M. Evans devrait avoir la permission de traiter de la concurrence du camion.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est là précisément ce que je prétendais. M. Evans pourrait, s'il le juge bon, traiter de ce sujet, mais s'il le fait, je ne vois pas comment nous pourrions refuser aux compagnies de camionnage et d'autobus la permission de nous envoyer des témoins. Sans doute, l'article 331, par son exposé, ne met ces compagnies qu'indirectement en cause. D'ailleurs, l'article n'est pas d'ordre obligatoire.

M. EVANS: C'est là un point dont j'ai l'intention de traiter, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Craignez-vous que la Commission des transports ne vous demande de déposer des tarifs de concurrence non rémunérateurs?

M. EVANS: Non monsieur, mais je crains que les dispositions d'exécution ne deviennent si compliquées qu'on n'aura presque plus le moyen de justifier l'existence de ces tarifs de concurrence.

Le PRÉSIDENT: Quelle autorité, à part la Commission, a le droit de vous poser des questions au sujet de ces tarifs de concurrence?

M. EVANS: Aucune autre, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Vous appréhendez alors que la Commission exige la production de tarifs défavorables à la compagnie?

M. EVANS: Non monsieur. Je répondrai d'abord à l'objection du ministre. La Commission n'est pas tenue d'appliquer ces dispositions, c'est entendu, mais nous pouvons prendre pour acquis, qu'étant donné les nombreuses stipulations contenues dans l'article, une personne pourrait venir dire à la Commission que les chemins de fer devraient être tenus de produire les renseignements requis dans l'article. Sur quoi, la Commission pourrait estimer qu'il lui incombe, du fait même de la teneur de l'article ou à peu près, de demander aux chemins de fer des renseignements qu'il est difficile ou quasiment impossible d'obtenir, comme je vais m'efforcer de le démontrer.

Le PRÉSIDENT: Mais la Commission vous demandera-t-elle quelqu'un de ces renseignements si vous ne lui faisiez pas une proposition de tarifs de concurrence?

M. EVANS: Oh! non.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, la décision ne dépend-elle pas de la compagnie?

M. EVANS: Voici l'une des difficultés auxquelles je me heurte sur ce point: d'un côté, les provinces ont présenté leurs doléances à la Commission royale, alléguant qu'elles voulaient plus de concurrence chez elles, et qu'elles ne jouissaient pas des avantages que procure la concurrence, et je vois un sourire épanoui sur la figure de mon ami M. Frawley, car il a fait ressortir, entre autres arguments, le manque de concurrence existant dans l'Ouest du Canada, mais je n'en suis pas troublé le moins de monde. Je crois que la concurrence deviendra plus intense dans l'Ouest. Pourquoi couper aux chemins de fer les moyens de la soutenir? C'est ce que fera le nouvel article.

Le PRÉSIDENT: Vous craignez que la Commission n'ait le droit de vous demander trop de renseignements, avant d'autoriser un tarif de concurrence?

M. EVANS: Oui, j'en suis si sûr qu'à mon avis il serait difficile et même presque impossible d'observer les dispositions du nouvel article.

Le paragraphe (2) du nouvel article 331 est divisé en trois alinéas, et l'alinéa c), en huit sous-alinéas, tous déraisonnables et qui, à mon avis, devraient être biffés. Puis-je parler de chacun d'entre eux?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MACNAUGHT: Trouvez-vous à redire à chacun d'entre eux?

M. EVANS: Non, pas à chacun.

M. MACNAUGHT: Le président vous a demandé quels sont ceux auxquels vous trouvez à redire.

M. EVANS: Les deux derniers sont les seuls, je crois, qui ne nous causeraient pas de difficultés.

M. MACNAUGHT: Il s'agit donc des sous-alinéas (vii) et (viii). Vous ne les désapprouvez pas.

M. EVANS: Non.

M. MACNAUGHT: Mais vous désapprouvez tous les autres.

M. MUTCH: Parlez-nous de ces autres.

M. EVANS: Je commencerai par le premier détail, le nom du voiturier.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suppose que vous ne trouvez pas à redire aux alinéas a), b) et c) du paragraphe (2).

M. EVANS: Je préfère que la question ne soit pas énoncée de cette façon. Je vous ferai une proposition à ce sujet, en temps voulu.

M. GREEN: Monsieur le président, permettez que nous examinions un instant cette disposition; elle est l'une des plus importantes de cette nouvelle mesure. Elle s'applique, par exemple, au problème le plus sérieux que soulève l'ensemble des tarifs-marchandises, savoir, que les taux dans l'Ontario et le Québec ne sont pas aussi élevés qu'ils devraient l'être, les chemins de fer estimant que les entreprises de camionnage, par leur concurrence, les empêchent de faire payer des taux adéquats dans ces provinces. Maintenant, il se peut que les provinces de l'Ouest récriminent, alléguant que tel ou tel taux de concurrence que la compagnie a l'intention de déposer est trop bas, qu'elle ne devrait pas être autorisée à déposer un tel taux de concurrence, et vous voilà en plein dans la question qui intéresse les chemins de fer. Comment un témoin, représentant une compagnie, pourrait-il développer comme il faut un exposé, quand il est obligé de se restreindre à tel ou tel article ou paragraphe, s'il n'a pas eu l'occasion de poser les bases de son argumentation? Il est vrai qu'en ma qualité de député de l'Ouest j'incline à être un peu hostile, mais j'estime que l'audition des témoins devrait être équitable, et comment le serait-elle si le président s'obstine à obliger le témoin à confiner ses remarques à tel ou tel article ou paragraphe avant que nous ayons une idée d'ensemble? Plus d'un tribunal m'a malmené de cette manière, et ce procédé rend impossible à un avocat de plaider sa cause. Notre Comité étant un organisme quasi-judiciaire, les témoins devraient avoir le droit d'exposer librement leur cause, sans être interrompus au milieu d'une phrase et obligés de passer à un autre sujet. Pourquoi ne pas permettre à M. Evans de présenter le mémoire qu'il a préparé, puis d'en dégager ce qui nous semblera utile? Je crois, monsieur le président, que vous interrompez trop souvent le témoin et que nous irions plus vite en besogne si nous entendions son exposé, au lieu de sauter d'un sujet à un autre, comme nous sommes en train de le faire, sans aboutir à aucun résultat.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Green, tout ce que cherche à obtenir, c'est que notre discussion n'excède pas les limites du mandat du Comité. Si j'ai manqué de bon sens dans cet effort, je sais que le Comité ne tardera pas à me corriger. Mais, comme président, je ne permettrai pas, sans protester vigoureusement, que notre examen s'étende au delà de limites raisonnables et que le Comité devienne un tribunal d'appel connaissant du rapport de la Commission royale. Je crois que le témoin, étant un avocat d'expérience, ne se laissera pas démonter. Si les interruptions vous gênent, monsieur Evans, veuillez me le dire à l'occasion.

M. EVANS: Oui monsieur.

M. GILLIS: Monsieur le président, j'incline à vous donner raison. De l'aveu du témoin, il a comparu devant la Commission royale des transports pendant 135 journées d'audiences. Le bill à l'étude est le fruit des délibérations de cette Commission. Nous n'avons pas le droit de revenir sur ces délibérations ni d'étudier les raisons pour lesquelles la Commission a formulé ses recommandations et le gouvernement a présenté ce bill. Mais j'aimerais que le témoin passe en revue le bill, article par article et nous dise les amendements qu'il préconise. Je crois que cette façon de procéder serait mieux à l'avantage du Comité. Nous saurions réellement ce que veut le témoin. Nous n'avons pas le droit, à mon avis, de rebâcher les témoignages qui ont abouti à ce bill. Ce que j'aimerais savoir, c'est ce que les témoins trouvent à redire à ce bill et quels amendements ils proposent d'y apporter.

M. LAING: Monsieur le président, M. Evans pourrait-il nous dire quel volume des marchandises transportées par sa compagnie est soumis aux tarifs de concurrence et quelle proportion de ses recettes elle retire de ce transport?

M. EVANS: Environ 10 p. 100 des recettes.

M. LAING: Et quel est le volume?

M. EVANS: Je n'en suis pas très sûr, mais je sais que le taux des recettes est de 10 p. 100. Le taux du volume doit être un peu plus élevé. En moyenne, par tonne, les marchandises dont vous parlez rapportent beaucoup plus que l'ensemble des marchandises transportées.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous d'accord, messieurs, que le témoin soit libre de protester s'il est interrompu trop souvent?

Convenu.

M. EVANS: Je procéderai de cette manière, si je le puis. Pour me plier à vos désirs, je m'efforcerai de faire en sorte que mon présent exposé ne prenne pas plus de deux heures, temps qui ne me permettra pas de dire des choses trop désagréables.

Le PRÉSIDENT: Ce qu'il faut craindre, c'est de prêter le flanc à d'autres critiques.

M. MUTCH: Si vous étiez le seul témoin, ce serait fort simple, mais nous savons que d'autres se présenteront.

M. EVANS: Je vous proposerais de remplacer le paragraphe (2) du nouvel article 331 par le suivant:

(2) La Commission peut exiger qu'une compagnie qui émet un taux de concurrence fournisse lors de la production du taux, ou à une date quelconque, tout renseignement *que la Commission peut juger nécessaire pour lui permettre de déterminer si un tel taux est raisonnablement nécessaire au soutien de la concurrence et si l'on peut raisonnablement s'attendre qu'un tel taux relèvera les recettes nettes de la compagnie.*

Telle est ma proposition relative à l'ensemble du paragraphe (2). Avec votre permission, je vous exposerai la raison pour laquelle je présente cette proposition, ce que je reproche aux différents sous-alinéas du paragraphe, et pourquoi...

L'hon. M. CHEVRIER: Voudriez-vous nous remettre une copie de ces propositions?

M. EVANS: Je les ai fait polycopier.

Le PRÉSIDENT: Ce libellé me semble avoir une portée beaucoup plus étendue que celui du paragraphe actuel.

M. EVANS: Oui, et je comptais avoir le temps de vous prouver qu'il est préférable que le paragraphe soit rédigé en termes généraux, plutôt qu'en termes précis.

M. MUTCH: Combien de temps faudrait-il à la Commission pour prendre une décision en vertu de ces termes généraux?

M. EVANS: Fort peu de temps.

L'hon. M. CHEVRIER: J'estime que le témoin devrait être libre de poursuivre son exposé. Je ferai en sorte qu'on y réfléchisse. De toute manière, nous ne pourrions prendre une décision immédiate à ce sujet. Je tiendrais à y réfléchir.

M. EVANS: Pour commencer l'étude de ces sous-alinéas, je prendrai le texte du sous-alinéa c) (i), "le nom du voiturier ou des voituriers concurrents". Cette stipulation, qui a l'air d'être peu exigeante et simple, pourrait se révéler difficile à observer. Il est facile de trouver les noms des voituriers publics autorisés à camionner des marchandises sur tel ou tel itinéraire, mais beaucoup

de ces voituriers sont autorisés, en vertu de ce qu'on appelle "le camionnage à forfait", à transporter des marchandises à toute destination d'un district donné, au compte soit d'un seul expéditeur soit d'un groupe d'expéditeurs désignés. Il se peut qu'ils assurent ainsi le transport sur cinquante itinéraires et seulement quand l'expéditeur en question le leur demande. Il y a en outre les voituriers qu'on appelle privés...

M. LAING: Assujétis aux lois provinciales?

M. EVANS: Oui. Ces voituriers sont uniquement à leur propre compte. Ils sont libres de transporter des marchandises n'importe où et ne sont d'habitude pas restreints à des parcours déterminés. Ils sont bien plus nombreux que les voituriers publics. Je connais des parcours de l'Ontario et du Québec sur lesquels circulent des camions appartenant en vérité à des centaines de camionneurs qui font plus ou moins concurrence aux chemins de fer. Ce serait exiger de ces derniers un énorme travail que de leur demander d'énumérer les noms de tous ces voituriers, chaque fois qu'ils déposent un taux de concurrence ou qu'ils modifient un taux existant.

Prenons maintenant le deuxième détail requis, (ii) "le parcours qu'exploitent les voituriers concurrents". Or, un grand nombre surtout parmi les voituriers camionnant à forfait et les voituriers privés, n'ont aucun parcours spécifié.

Passons au troisième détail requis, (iii) "les taux qu'imposent les voituriers concurrents, avec preuve de ces taux dans la mesure où ils peuvent être constatés". Le plus souvent, les chemins de fer ne peuvent jamais prouver le montant des taux imposés. La plupart du temps, ces taux ne sont pas publiés, même par les voituriers publics à itinéraires fixes. Il arrive souvent que des expéditeurs disent à des chemins de fer que telle ou telle entreprise de camionnage peut leur faire un prix donné et que, si les chemins de fer sont disposés à leur faire un prix égal, ces derniers pourront compter sur le transport d'une partie de leurs marchandises. D'autres fois, les chemins de fer doivent évaluer le coût du transport par camion et faire un prix répondant à ce coût. Dans ces cas, le coût du camionnage, pour l'expéditeur, varie selon le commerce du voiturier, les moyens de transport de ce dernier, le genre de marchandises transportées, la dimension des camions et le nombre de voiturées complètes. Quelques voituriers privés peuvent charger leurs camions d'une certaine marchandise et la transporter à l'aller, puis prendre un chargement d'une autre marchandise au retour. Les camions d'autres voituriers ne pouvant camionner à forfait doivent s'en retourner à vide. Toutes ces circonstances influent sur leurs frais. Il est presque toujours inévitable que le prix fait par le chemin de fer soit le résultat d'un accord avec l'expéditeur et du discernement des chefs du trafic ferroviaire. Cela étant, comment les chemins de fer rempliraient-ils l'obligation de prouver quels sont les taux imposés par leurs concurrents? Même si l'on tient compte de la réserve formulée, savoir, "dans la mesure où ils peuvent être constatés", ils n'en seraient pas moins tenus de faire toutes les démarches voulues pour se procurer le renseignement stipulé, ce qui serait très souvent une lourde tâche.

(iv) le tonnage normalement transporté par le chemin de fer entre les points d'origine et de destination.

Que signifie le mot "normalement"? Il paraît signifier "dans des conditions normales", savoir, quand la concurrence du camion n'existait pas. A quoi bon donner le volume du tonnage ferroviaire transporté à un moment reculé du passé, où les chemins de fer n'avaient pas de concurrents? Si le mot "normalement" est employé dans un autre sens, je n'arrive pas à comprendre lequel. S'il s'agit du tonnage transporté avant la fixation du taux de concurrence, quelle période pourrait être appelée normale? Il se peut que, durant cette période, les chemins de fer transportaient tout le trafic-marchandises, et aucun trafic à l'époque de la fixation des tarifs.

De toute manière, le calcul des chiffres du tonnage pour une période vraiment caractéristique constituerait une énorme tâche, si ce tonnage concerne seulement les denrées transportées entre les centaines de points d'origine et de points de destination souvent compris dans un tarif de concurrence.

(v) le montant estimatif du tonnage qui est détourné du chemin de fer ou qui le sera si le taux n'est pas rendu effectif.

C'est là une obligation presque impossible à remplir. Le seul moyen de calculer ce montant consiste à savoir quel est le tonnage transporté par tous les chemins de fer et par tous leurs concurrents entre des points donnés. Cette opération accomplie, comment constater si une partie de ce tonnage a été détournée par les concurrents et si le reste est constitué par des marchandises qui n'ont jamais été transportées par voie ferrée?

En outre, comment un chemin de fer arriverait-il à calculer le montant estimatif de son trafic qui serait détourné si le taux n'était pas rendu effectif? Poser la question, c'est y répondre. C'est là pure conjecture. En effet, nous avons là la garantie que le taux empêchera le détournement jusqu'à sa mise en vigueur. Mais comment la Commission serait-elle mieux placée que les chefs du trafic ferroviaire pour décider si le taux sera raisonnable ou s'il faudra le relever ou l'abaisser pour conserver le tonnage ou pour l'accroître? Tout compte fait, si la Commission des transports a besoin d'obtenir des renseignements de ce genre, c'est, aux termes de la Commission royale, afin de procurer "à la Commission des transports des données pour apprécier l'âpreté de la concurrence et la nécessité de prendre les moyens de suspendre ou d'interdire tout tarif de concurrence." (Page 96 du rapport.)

La question se réduit à ceci: la tarification des taux de concurrence est en grande partie affaire de jugement de la part des chefs du trafic ferroviaire; ce jugement est bon ou mauvais selon les individus qui prennent les décisions. Les bons chefs de trafic ont beaucoup de discernement, les autres peu. Il n'est pas du tout vraisemblable que la Commission des transports soit aussi bien au courant des choses qu'eux, et tous les renseignements qu'on pourrait lui fournir ne la mettraient jamais en état d'exercer son discernement. Quoi qu'il en soit, j'espère que nous n'en sommes pas encore arrivés au pays au point de faire fi du sain jugement de chefs du trafic qui, depuis des années, s'occupent quotidiennement de ces problèmes, pour lui préférer le discernement de la Commission. J'accepterais bien volontiers toutefois que cette dernière soit chargée de constater si le jugement des chefs du trafic s'est exercé en toute bonne foi. C'est là le but de l'amendement que je propose d'apporter au paragraphe (2).

M. LAING: La Commission possède-t-elle actuellement le pouvoir général de le faire?

M. EVANS: Oui, et j'estime que la Commission peut, au besoin exercer exactement la faculté que l'amendement vise à lui accorder. Mais j'en viens à l'un des points qui prime tout cela et qui constitue, à mon sens, le nœud, le nœud de mes objections.

(vi) la mesure dans laquelle le revenu net de la compagnie sera amélioré du fait des changements projetés.

Observez les termes employés ici: "la mesure" (je souligne ce mot) "dans laquelle le revenu net de la compagnie sera amélioré." Le mot "mesure" implique tous les renseignements obtenus en vertu des sous-alinéas (iv) et (v), ainsi que la ventilation des frais d'exploitation du chemin de fer, de manière à calculer le revenu net qu'il retirerait de la mise en vigueur du nouveau taux. Ici encore, c'est uniquement question de jugement et non de calcul exact.

Je le répète, cette exigence implique la ventilation des frais d'exploitation, car il est impossible de savoir quelle sera l'augmentation du revenu net, sans savoir quels étaient les frais d'exploitation dans telle ou telle région où le tarif était mis en vigueur. Sur ce point encore, les frais en question ne sont jamais établis avec suffisamment d'exactitude pour permettre de ventiler ou d'apprécier l'étendue de l'amélioration du revenu net. Observons que cette obligation est bien plus onéreuse que celle imposée à l'égard des taxes convenues, en vertu de la Loi des transports.

Je consacrerai quelques instants à examiner en quoi consiste cette différence, sans fausser, je l'espère, le sens de ce que la Commission royale voulait dire. Elle demandait qu'on lui fournit des renseignements semblables à ceux qui lui sont fournis actuellement quand elle approuve une taxe convenue. Or, qu'est-ce qu'une taxe convenue?

Une taxe convenue est un taux spécial établi par convention mais non par tarification, et en vertu des dispositions de la Loi des transports. Un chemin de fer s'engage à exiger un taux convenu pour le transport de la totalité ou d'une partie des marchandises d'un expéditeur. Tout ce que le chemin de fer doit montrer, c'est l'effet produit par cette taxe sur son revenu net, non la mesure de l'amélioration possible de ce revenu.

M. LAING: La taxe doit-elle être publiée?

M. EVANS: Oui, et quiconque est désavantagé par ce taux peut se présenter devant la Commission et demander la fixation d'une taxe.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce que les compagnies ferroviaires sont tenues de faire en matière de taxes convenues diffère-t-il de ce qu'elles doivent faire en vertu du paragraphe 331 (1) du bill?

M. EVANS: Oui monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais la différence est légère?

M. EVANS: La compagnie doit montrer l'effet général que produira la taxe convenue sur son revenu, l'effet général, mais non celui calculé en dollars, tandis que, sous le régime de cette disposition, il faut établir la mesure dans laquelle le revenu net sera amélioré.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, il ne s'agit pas d'établir le calcul en dollars. La compagnie peut être tenue d'indiquer la mesure de l'amélioration, mais c'est là une tout autre question. D'après le texte relatif aux renseignements dont vous parlez, la Commission, dans tout cas où elle le jugerait pratique et désirable, peut déclarer qu'étant donné l'impossibilité de produire les renseignements que vous affirmez ne pouvoir fournir, la compagnie n'est pas tenue de le faire.

M. EVANS: Monsieur, je peux vous dire immédiatement qu'une compagnie n'arriverait jamais à calculer ladite mesure. Alors, pourquoi conférer à la Commission le droit d'exiger ce renseignement?

L'hon. M. CHEVRIER: Je répondrai à votre objection que la Commission royale, après examen approfondi de la question et après avoir entendu des témoins dans tout le pays, a présenté une recommandation dans ce sens, comme il ressort de la page 96 du rapport.

M. EVANS: Je tiens à parler très franchement.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ignore ce qu'il en est exactement, n'étant pas un spécialiste. Je ne peux que citer le rapport.

M. CAVERS: Se pourrait-il qu'une compagnie n'aurait pas le droit d'émettre un taux de concurrence avant d'avoir satisfait aux exigences stipulées à l'article 331?

Le PRÉSIDENT: C'est ce qu'on peut déduire du texte, je crois.

L'hon. M. CHEVRIER: A mon avis, il serait tout à fait logique de faire valoir votre argument devant la Commission des transports, mais non présenté devant le Comité... mais je cesserai d'interrompre.

M. EVANS: Je tiens absolument à n'offenser personne, mais je vous dirai franchement que ces questions n'ont jamais été discutées devant la Commission royale. Je n'ai jamais eu jusqu'ici l'occasion de donner mon avis là-dessus. Ce sont là des idées de la Commission elle-même, résultant d'un compromis entre diverses propositions. La Commission a rejeté d'autres propositions présentées par les provinces, sans jamais discuter ce genre de questions. Si elle l'avait fait, j'aurais présenté ma thèse devant la Commission royale et je ne doute pas du tout que j'aurais pu la convaincre qu'il valait mieux adopter mon texte que celui-ci, car j'estime en mon âme et conscience que ces dispositions empêcheront les chemins de fer de soutenir la concurrence, sans quoi je ne serai pas venu témoigner ici.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais la Commission royale est-elle obligée de discuter avec les intéressés toutes les recommandations qu'elle présente?

M. EVANS: Je ne me plains pas...

L'hon. M. CHEVRIER: La Commission entend des témoins et présente des recommandations au mieux de son discernement. Je suis certain qu'il y a un bon nombre de choses avantageuses pour les chemins de fer qu'elle n'a pas discutées avec eux et auxquelles vous ne trouvez pas à redire.

M. EVANS: Je ne m'élève pas contre le principe de cette recommandation et je ne prétends pas que nous devrions scruter les motifs qui ont fait agir la Commission royale. Je demande au Comité d'accepter le principe qu'elle soutient, mais de le formuler en termes un peu différents. Ce n'est pas trop demander, je crois, car si j'avais eu l'occasion... Je ne reproche pas à la Commission de ne m'avoir pas entendu à ce sujet, car j'avais toute latitude de parler. Seulement, elle a rédigé son rapport en y faisant entrer ces dispositions sans les avoir discutées, alors que j'espérais pouvoir exposer mes idées et préconiser non le rejet du principe mais une alternative qui ne donnerait pas lieu à ces objections. Il me paraît que c'est là une façon très équitable de procéder, mais c'est à vous d'en décider.

Le PRÉSIDENT: Vous avez très bien expliqué votre point de vue.

M. MACDONNELL: Puis-je poser une question? Elle m'est inspirée par une remarque du ministre. D'abord, j'ai entendu le ministre dire que les différentes dispositions de l'alinéa c) de l'article 331 sont contenues dans le rapport. Est-ce exact qu'elles sont contenues dans le rapport Turgeon?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. MACDONNELL: Ensuite, j'ai entendu le ministre dire que, pour cette raison, nous étions plus ou moins tenus de les conserver intactes.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, non!

M. MACDONNELL: J'ai peut-être dépassé le sens de vos paroles.

Mettons que nous en arrivions à la conclusion... ou que le gouvernement en vienne, sans nous, à la conclusion qu'il veut modifier cette clause. N'en serait-il pas empêché de quelque façon par le fait que la Commission Turgeon a proposé ces dispositions?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas.

M. MACDONNELL: Alors, je vous ai mal compris.

L'hon. M. CHEVRIER: Voici ce que je voulais dire: d'abord, une grande partie des renseignements exigés en vertu de l'article 331, sont déjà requis des chemins de fer sous le régime de la clause concernant les taxes convenues.

Ensuite, en réponse à l'énoncé de M. Evans qui se plaignait de n'avoir pas été entendu au sujet des tarifs de concurrence, j'ai dit que la Commission royale avait recommandé ces modifications et que c'est pourquoi elles apparaissent dans le bill.

Je ne suis pas un expert dans les questions de trafic ou de technique, pas plus que le gouvernement, mais celui-ci était d'avis que ces recommandations devraient être mises en pratique. Ceci nous amène au point soulevé par M. Green. Incidemment, je suis entre les mains du Comité, comme n'importe lequel d'entre vous, et soumis à ses décisions. M. Green a demandé si nous allions ou non entendre en appel les témoignages rendus devant la Commission royale. Si nous les entendons, très bien! Je serai présent. Mais je ne crois pas que nous devrions le faire.

M. GREEN: A mon avis, nous devrions entendre les objections posées contre cette clause. Ce que la Commission a recommandé importe peu. Si le téhoïn croit que cette modification est défectueuse, nous voulons savoir pourquoi.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suis entièrement de votre avis. Voici une proposition du témoin et tout ce que je désire, c'est d'avoir l'occasion d'en prendre connaissance pour voir si elle est acceptable.

M. GREEN: J'aimerais connaître ses autres objections à ces dispositions.

Le PRÉSIDENT: Nous les connaissons, monsieur Green, et si j'ai bien compris l'argument du témoin, il y a une légère erreur de fait à la page 96 du rapport du commissaire lorsqu'il dit qu'avant que l'on puisse convenir du taux qu'il est bon d'exiger, le requérant doit démontrer dans quelle mesure le revenu net du chemin de fer sera amélioré.

M. EVANS: Ce n'est pas tout à fait ça.

Le PRÉSIDENT: Les termes exacts sont: la mesure dans laquelle le revenu net du chemin de fer sera amélioré par les modifications proposées. Vous prétendez, je crois, que ce renseignement n'est pas exigé pour l'approbation des taxes convenues.

M. EVANS: Dans la modification que je propose, ce n'est pas tout à fait cela.

Le PRÉSIDENT: Non, j'ai interverti la phrase. Le ministre a déjà trouvé une bien meilleure formule.

M. MACNAUGHT: Puis-je poser une question au témoin, monsieur le président? De quelle façon, dit-il, la modification qu'il propose limite-t-elle ou élargit-elle la portée de l'article proposé? A mon avis, elle l'élargit.

M. EVANS: Elle élargit les pouvoirs de la Commission des transports, mais ne veut pas dire que celle-ci doit exiger des renseignements particuliers. Ce que je veux dire dans ce projet de modification dudit paragraphe que j'ai préparé est ceci: la Commission des transports peut demander ce qui est raisonnable et nécessaire pour établir que cette taxe est requise pour répondre à la concurrence, et si l'on peut raisonnablement s'attendre que le revenu net du chemin de fer en sera augmenté. Maintenant, cette clause est en vigueur disant que la Commission des transports peut s'assurer de la bonne foi et du bon jugement de nos préposés au trafic qui sont chargés d'appliquer ces tarifs.

L'hon. M. CHEVRIER: En vertu de cette disposition, la Commission des transports pourrait décider qu'il vous faut donner tous les renseignements mentionnés aux alinéas a), b), c), d), e), f), g), alinéas auxquels vous vous opposez actuellement.

M. EVANS: Si on lui fournissait les moyens nécessaires, comme vous dites, cela pourrait se faire en effet. Monsieur le ministre, monsieur le président et messieurs, j'en reviens au principe que nous discutons. Ce n'est pas la discrétion que l'on peut accorder aux commissaires du transport qui m'inquiète. Je crois qu'il est mauvais, en principe, d'énumérer les mesures qu'ils sont tenus

de prendre. Et si nous les énumérons dans la loi, même si celle-ci contient le mot "peut", ils décideront, lorsqu'il s'agira de régler une plainte, que la loi contient des stipulations en vertu desquelles ils sont tenus d'agir. Je déclare, tout en étant parfaitement juste, je crois, que la mesure dans laquelle le revenu net peut être augmenté est impossible à indiquer dans chaque cas. A mon avis, il est possible de s'assurer du résultat sur le revenu net; la chose est raisonnable et nous pouvons fournir ces renseignements. Je ne crois pas qu'on devrait nous poser trop de difficultés. Créer des difficultés à l'administration d'un chemin de fer, en ce qui concerne ces taux de concurrence, revient presque à dire que l'on ne peut se fier à cette administration pour exploiter le chemin de fer. Je ne m'oppose pas à ce que l'on s'assure de la bonne foi des administrateurs. Quel autre règlement pourrait être nécessaire? Je veux être raisonnable. Je déclare, messieurs,—et ne vous imaginez pas que je désire faire de l'obstruction,—que je désire conserver à la Commission des transports la discrétion qui lui est propre. Je peux ensuite m'adresser à elle, lui présenter ma cause et si je ne réussis pas, je n'ai aucune raison de me plaindre. Mais je crois que si vous mentionnez dans la loi certaines catégories de renseignements, le résultat inévitable sera que, lorsque mon ami, M. Frawley, se présentera devant la Commission des transports, celle-ci prendra l'attitude la plus facile et dira: voici ce que la loi vous demande de fournir et voici ce que nous vous demandons de fournir. Ce n'est qu'un premier exemple. J'allais continuer... mais je m'en remets au Comité. Je désirerais expliquer pourquoi il est plus facile pour un chemin de fer de démontrer dans quelle mesure le revenu net a augmenté lorsqu'il s'agit d'une taxe convenue, plutôt que d'un tarif de concurrence. Il y a également ceci: une taxe convenue est une sorte de contrat dont les termes prévoient des dommages-intérêts pour l'inobservation des engagements qui y sont prévus. Le contrat stipule également que l'expéditeur doit fournir au chemin de fer une part spécifiée de son trafic, qu'il doit le lui fournir en tout ou en partie pour que celui-ci le transporte. Les représentants du chemin de fer savent combien de trafic il peut offrir, car ils ont négocié à ce sujet. Ils peuvent évaluer son rendement. Ils peuvent donc évaluer ce que sera le revenu net du chemin de fer beaucoup plus facilement que dans l'autre cas. De plus, étant donné que nous sommes tenus de publier notre tarif, n'importe qui peut s'en servir. A moins que le chemin de fer ait un contrat qui lui assure une certaine quantité de trafic, il ne sera pas possible d'établir quelle sera l'augmentation du revenu net. A moins qu'elles soient en possession d'un tel contrat, comment les autorités des chemins de fer peuvent-elles dire que leur situation sera améliorée? Ce n'est pas possible. Si elles ignorent combien de trafic on leur confiera, de quelle manière pourraient-elles établir le revenu net qu'elles en tireront? Si vous me demandez si cela est raisonnablement possible, je vous dirai que non, de toute évidence. Je crois que le représentant du chemin de fer doit dire si, à son avis, il en est ainsi, et alors la Commission pourrait s'assurer de son bon jugement et voir si ce qui a été fait l'a été de bonne foi. Si vous me dites qu'il faut établir ces recettes à tant de dollars, je vous dirai que c'est impossible.

M. ARGUE: L'article en question n'exige d'aucun chemin de fer qu'il établisse en dollars l'augmentation de son revenu net. L'article est ainsi conçu: la mesure dans laquelle le revenu net sera amélioré. Est-ce que ça ne veut pas dire une estimation raisonnable?

M. EVANS: Je crois que ce serait raisonnable. Il vous faut pouvoir dire: nous analysons la situation, etc., et nous anticipons mille tonnes de transport. Mais comment un préposé au trafic ou un comptable peut-il se présenter dans la boîte aux témoins et dire: nous anticipons mille tonnes de transport? Nous

l'ignorons et nous ne pouvons pas le savoir. S'il y a contrat, comme dans le cas d'une taxe convenue, nous le pouvons, mais des milliers d'expéditeurs se servent du tarif de concurrence un certain jour et pas le lendemain. Si l'expéditeur veut opposer le camionneur à la compagnie de chemin de fer, il demande à celle-ci de lui faire un prix et ensuite il s'adresse au camionneur pour obtenir le même taux de concurrence. Vous ne savez jamais qui obtiendra le trafic de cette façon. Vous ne pouvez que vous servir de votre jugement, et celui des préposés au trafic est le même que celui des gens qui sont dans le commerce jour après jour, d'une année à l'autre, et qui ont de l'expérience. Vous ne pouvez vous attendre à ce qu'aucune commission, peut importe sa compétence, exerce un meilleur jugement en la matière que les préposés au trafic, s'ils sont qualifiés. Ce que vous pouvez faire,—je n'y ai aucune objection,—c'est de permettre à la Commission des transports de s'assurer que le préposé au trafic exerce son jugement en toute bonne foi et à juste titre. Après cela, à mon avis, le tribunal de régie n'a plus compétence en la matière.

M. ARGUE: La Commission des transports pourrait-elle obtenir des chemins de fer les mêmes renseignements en vertu de la modification que vous proposez qu'en vertu de ce nouvel article? Autrement dit, cela en enlève plusieurs dispositions. Pour ma part, je suis prêt à laisser la Commission des transports se débrouiller avec les compagnies de chemin de fer en ce qui concerne les renseignements qu'ils jugent pratiques et désirables.

M. EVANS: Monsieur Argue, si vous jugez que mon expérience a quelque valeur, permettez-moi de vous dire que si vous énumérez une foule de détails dans une loi, vous vous apercevrez que le tribunal prend l'attitude la plus simple et vous oblige à tenir compte de tous ces détails. Maintenant, si vous accordez des pouvoirs généraux et fournissez aux chemins de fer l'avantage de se faire entendre et de dire que la Commission peut exercer sa discrétion, de façon générale, suivant l'intention du législateur, alors le chemin de fer a l'occasion d'exposer son point de vue. Mais dès que mon ami, M. Frawley se présente devant la Commission des transports, je l'entends dire: voici une liste des renseignements que la Commission peut exiger des chemins de fer.

M. ARGUE: Vous voulez que cela soit supprimé?

M. EVANS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous passer à l'autre question?

M. MACNAUGHT: Il est une heure.

M. LOW: Qu'est-ce que l'on propose maintenant au sujet de la durée des séances?

Le PRÉSIDENT: Je crois que le Comité désire reprendre la séance à trois heures. Je crois que nous devrions faire consigner au dossier, le plus tôt possible, les mémoires des chemins de fer. Ensuite, le Comité devrait s'ajourner pendant quatre ou cinq jours pour étudier leurs exposés.

M. ARGUE: Je me demande si nous pouvons hâter l'impression des comptes rendus?

Le PRÉSIDENT: Nous allons le faire.

M. LOW: Il me semble que nous pourrions maintenant suspendre la séance jusqu'à trois heures trente. C'est ce que je propose.

M. LAING: Auparavant, j'ai un idée que je désirerais faire partager au Comité. Je crois que nous sommes tous d'avis que l'étude de la législation ferroviaire est l'une des plus compliquées que l'on ait jusqu'ici confiées à un Comité. M. Evans a parlé des préposés au trafic. Je désire mentionner un

groupement canadien connu sous le nom de *Canadian Industrial Traffic League*. Le Comité devrait faire venir quelques-uns de ces hommes pour le conseiller. Autant que je sache...

Le PRÉSIDENT: Monsieur Laing, je puis convoquer le sous-comité du programme pour vous permettre de faire des propositions.

M. LAING: Très bien.

Le PRÉSIDENT: Nous allons suspendre la séance jusqu'à 3 h. 30.
Convenu.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Allons-nous continuer?

M. EVANS: Monsieur le président, puis-je revenir aux tarifs de concurrence, sujet que, dans ma hâte, je n'ai pas eu le temps de compléter ce matin. Je n'ai pas l'intention d'entamer une controverse, mais je voudrais simplement attirer l'attention sur deux choses qui se trouvent dans le projet de loi et qui, à mon humble avis, ne devraient pas y figurer.

Il y a deux sortes de tarifs de concurrence qui ne sont pas censés être compris, d'après ce que j'ai lu dans le rapport de la Commission royale: le taux de concurrence entre voituriers ferroviaires et le taux de concurrence marchande. En ce qui concerne ce dernier, la Commission royale établit clairement que ses recommandations ne le concernent pas. Pourtant, ils sont inclus dans la loi.

A la page 96, au chapitre des recommandations, la première ligne se lit ainsi:

Les recommandations suivantes ne se rapportent qu'aux taux de concurrence entre voituriers (et non pas de concurrence marchande).

Étant donné que les dispositions de l'article 331 du bill n'excluent pas les taux de concurrence marchande, j'ai l'impression qu'on n'a pas tenu compte de cette phrase du rapport.

Maintenant, en ce qui concerne les taux de concurrence entre voituriers ferroviaires, il y en a une catégorie à laquelle la Commission royale n'a pas songé et les rédacteurs du bill encore bien moins. Ce sont les taux qu'applique une compagnie afin de concurrencer les taux de faible parcours d'une autre.

Voici un exemple: entre Toronto et Sault Sainte-Marie (Ont.), le parcours du Pacifique-Canadien est de 439 milles. C'est la route directe passant par Sudbury.

Par contre, le National-Canadien va de Sudbury à Oba, où il branche avec l'Algoma Central et se rend par le sud à Sault Sainte-Marie. Le parcours milliaire du National-Canadien et de l'Algoma Central, entre Sault Sainte-Marie et Toronto, est de 780 milles, soit 341 milles de plus que celui du Pacifique-Canadien.

Maintenant, étant donné que les taxes sont basées sur le parcours milliaire, la taxe normale du Pacifique-Canadien, à cause du parcours moindre, sera de beaucoup inférieure à la taxe normale du National-Canadien-Algoma-Central pour cette route plus longue. Cela s'applique à toutes les denrées transportées et à toutes les catégories de trafic.

Si le National-Canadien et l'Algoma Central veulent obtenir une partie du trafic considérable transporté entre Sault Sainte-Marie et Toronto, il leur faut exiger les mêmes taxes que le Pacifique-Canadien est en mesure d'exiger pour son parcours réduit.

Vous vous demandez peut-être pourquoi j'appuie ici le National-Canadien. Ce que je veux dire, c'est qu'il s'agit là de cas spéciaux où il est avantageux pour tous que les taxes soient fixées en rapport avec le parcours milliaire réduit.

Maintenant, les taxes établies par la compagnie, dont le parcours est plus long, étant basées sur le parcours moindre de la compagnie dont le parcours est plus court, ne peuvent s'appliquer aux endroits intermédiaires parce qu'autrement, toute la tarification de la compagnie dont le parcours est plus long serait déterminée par le parcours moindre de l'autre ligne, et qu'il n'y a là aucune concurrence, excepté aux points de destination.

Pour m'expliquer davantage, cette taxe du National-Canadien est beaucoup inférieure à ce qu'elle serait si elle était basée sur le parcours milliaire. Aux endroits intermédiaires des expéditeurs devront acquitter des taxes de parcours normal, même si le trafic à destination de Sault Sainte-Marie passe par là.

Vous comprenez, il n'y a pas de voie du Pacifique-Canadien qui passe aux endroits intermédiaires, mais il y en a une qui va à Sault Sainte-Marie.

Maintenant, si le National-Canadien, à cause du parcours milliaire moindre du Pacifique-Canadien jusqu'à Sault Sainte-Marie, était tenu d'exiger un barème inférieur de taux des endroits intermédiaires où la concurrence avec l'autre compagnie n'existe pas, le National-Canadien recevrait de ceux-ci une taxe inférieure à celle qui est appliquée au parcours milliaire. S'il maintient une taxe inférieure à celle qui est applicable en raison du parcours, ce serait faire une distinction injuste envers tous les autres endroits du Canada, si ces derniers ne jouissaient pas également d'une taxe inférieure à celle qui est applicable au parcours milliaire. Par conséquent, la méthode est la suivante: vous n'appliquez ces taux de concurrence qu'aux endroits de destination où il y a concurrence et uniquement parce qu'un autre chemin de fer atteint ces endroits par une route plus courte.

Ce n'est là qu'un seul exemple. On peut en trouver d'autres dans le fait que la route du Pacifique-Canadien est plus courte entre Calgary et Vancouver que celle du National-Canadien, qui passe par Edmonton, couvrant ainsi une distance beaucoup plus grande.

Par contre, la route du National-Canadien jusqu'à Edmonton est un peu plus courte que celle de l'autre, qui doit passer par Calgary. Chaque chemin de fer exige la même taxe que l'autre dont le parcours est inférieur. Cela n'est préjudiciable à personne et les industries intéressées bénéficient de la concurrence qui existe entre les deux chemins de fer, ainsi que des services des deux.

La Commission des transports est au courant de ces cas-là et de la pratique qui a été suivie dès le début des chemins de fer au pays. Je prétends qu'il n'est nullement nécessaire d'exiger que les chemins de fer fournissent tous ces renseignements, au sujet de ces routes, parce que la Commission des transports est parfaitement au courant de toutes les conditions. Je crois que cet amendement, dans ses termes actuels, comprend les taux de concurrence établis par un chemin de fer à cause du parcours milliaire inférieur de l'autre, et je propose qu'il soit modifié de façon à exclure ces catégories de taux de concurrence.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à déposer l'amendement proposé?

M. EVANS: La modification que j'ai offerte élimine la difficulté. Mais si le Comité s'y oppose, il devra s'assurer que cette catégorie de taxes est exclue parce que, à mon avis, il serait inutile de les inclure.

Le PRÉSIDENT: Expliquez-moi ceci, car je ne comprends pas très bien ces taux de transport: si une marchandise est expédiée de Toronto par le National-Canadien, disons à un endroit situé à 25 milles au nord-ouest de Sault Sainte-Marie, elle sera taxée beaucoup plus cher que de Toronto à Sault-Sainte-Marie par le National-Canadien?

M. EVANS: Normalement, parce que la route est plus longue. Mais l'expéditeur ne paie pas une taxe plus élevée. Il acquitte simplement la taxe normale.

Le PRÉSIDENT: Alors, un taux de transport plus élevé?

M. EVANS: Le taux est plus élevé que celui de Sault Sainte-Marie parce que, dans ce dernier cas, il est basé sur le parcours inférieur du Pacifique-Canadien alors qu'à un endroit situé le long de la voie du National, l'expéditeur doit payer la taxe normale à cause de la situation géographique. Cette pratique a reçu l'entière approbation de la Commission des transports dès le début. Et c'est la seule façon dont les industries situées à ces endroits de concurrence peuvent bénéficier de la rivalité des deux chemins de fer.

M. MACNAUGHT: Une situation analogue se présente, je suppose, dans le cas des taxes de concurrence du transport transcontinental?

M. EVANS: Je ne crois pas. La situation est un peu différente. Je ne sais si je vous comprends bien, malgré mon désir.

M. MACNAUGHT: Je parle des taux de transport transcontinentaux, des ports de l'Atlantique à ceux du Pacifique, disons à Vancouver.

M. EVANS: Je comprends ce que vous voulez dire. Vous pensez qu'il y a analogie parce que le parcours milliaire des deux lignes n'est pas le même et que la taxe sur le parcours inférieur, déterminera celle de l'autre. C'est une pratique commune, ici et aux États-Unis. De même, notre taxe jusqu'à Saint-Jean (N.-B.) est basée sur notre parcours inférieur et le National, dont la route est plus longue, essaie de maintenir le même taux.

M. MACNAUGHT: Je veux parler également du taux de concurrence des voiruriers maritimes qui existent aussi.

M. EVANS: Je considère ceux-ci d'une façon un peu différente et j'en parlerai sous une autre rubrique. Cependant, au sujet des taux de concurrence marchande, il faut tenir compte de deux points: d'abord, la Commission royale semble désirer qu'ils soient exclus et je voudrais vous démontrer pourquoi ils devraient l'être.

Je vous donnerai d'abord un exemple de taux de concurrence marchande: les chemins de fer maintiennent une certaine taxe sur le fer-blanc transporté d'Hamilton à Vancouver. Le chiffre en a été établi afin de permettre au producteur d'Hamilton de soutenir la concurrence du producteur américain des environs de Pittsburg. Il a d'abord été établi à cette fin, quoique cela fournit du transport aux chemins de fer, j'en conviens.

Mais c'est surtout parce qu'ainsi, le producteur d'Hamilton peut vendre son fer-blanc sur le marché de Vancouver. Autrement dit, en établissant un taux de transport spécial d'Hamilton à Vancouver, les chemins de fer permettent au producteur de cet endroit de soutenir la concurrence de celui de la région de Pittsburg. Par conséquent, cette taxe s'appelle une taxe de concurrence marchande.

Maintenant, pour vous expliquer aussi clairement que possible cette catégorie de taxes, il y a aussi celle qui s'applique aux tuyaux de fonte expédiés de l'Est du Canada au littoral du Pacifique. Elle a été établie pour deux raisons: d'abord, afin de permettre au producteur de l'Est du Canada de vendre ses tuyaux à Vancouver, en dépit de la concurrence du producteur britannique. Ce dernier peut expédier les siens par deux voies différentes: entièrement par eau, ou par eau jusqu'aux ports de l'Est et, de là, par voie ferrée jusqu'à Vancouver. Cette taxe permet au producteur canadien de soutenir la concurrence de l'étranger et elle permet également au chemin de fer de rivaliser avec la voie maritime, via le canal de Panama.

Cette taxe sur le fer-blanc appartient à la catégorie que la Commission royale ne veut pas inclure dans le même groupe que les autres taxes de con-

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.

Il est vrai que cet article accorde des pouvoirs étendus à la Commission des transports et que le paragraphe (4) établit certaines restrictions. Ensuite, le paragraphe final lui accorde un pouvoir plutôt étendu de faire d'autres exceptions. Comme je l'ai fait remarquer ce matin, au sujet d'un autre article, avec les termes plutôt généraux employés ici et le paragraphe (2) qui dit que la Commission des transports peut, pour donner suite à la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises, prendre les mesures qui sont énumérées aux alinéas a), b) et c), je crains que l'on fasse pression auprès de ladite Commission, lui rappelant que la loi lui prescrit certaines choses, quoique le mot employé soit "peut". Alors, la Commission aurait l'impression que le désir du Parlement est qu'elle fit l'impossible. C'est à cause de mes craintes à ce sujet que je vais vous proposer quelque chose.

Maintenant, je remarque au paragraphe (2) que la Commission peut, pour donner suite à la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises, exiger qu'une compagnie de chemin de fer a) établisse une échelle uniforme de taux de catégorie, par mille, applicable sur son réseau au Canada, ces taux devant être exprimés en sections ou groupes, lesquels doivent comprendre, pour les voiturages de plus long parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours.

J'ose prétendre que ce sera peut-être une erreur d'exiger une échelle uniforme de taux de catégorie à travers le Canada, disons au lieu de deux. La loi actuelle laisse à la Commission des transports la faculté de permettre plus d'une échelle uniforme. Je ne demande pas au Comité de m'approuver et de dire qu'il devrait y en avoir deux ou de décider maintenant que la Commission devrait en autoriser plus d'une.

L'article de la Loi des chemins de fer qui traite du tarif-type vous montre la latitude accordée à la Commission. C'est le paragraphe (1) de l'article 329: le tarif-type pour le transport des marchandises ou les tarifs-types, lorsque la Commission a autorisé la compagnie à en avoir plus d'un...

Maintenant, que vous les appelez tarifs-types ou échelle uniforme de taux de catégorie qui sera obtenue par la péréquation, je prétends qu'il est plus sage de laisser la Commission décider s'il doit y en avoir un ou plus. Si, après avoir étudié la question, la Compagnie décide qu'il doit n'y en avoir qu'un, eh bien! il n'y en aura qu'un. Ce que je veux vous dire, c'est qu'il peut y avoir plus de raisons que je peux vous l'expliquer aujourd'hui pour lesquelles il devrait y en avoir plus qu'un.

Laissez-moi vous expliquer ce qui peut arriver au sujet du trafic de long parcours établi entre l'Est et l'Ouest du pays, y compris les provinces Maritimes. Actuellement, quand le trafic circule de l'Est à l'Ouest, les taxes sont combinées,—ce qui est un terme en usage parmi les initiés,—à Fort-William. Je veux dire par là que lorsqu'un expéditeur d'Ontario envoie quelque chose dans l'Ouest du Canada, ou lorsqu'un expéditeur de l'Ouest envoie une marchandise dans l'Est, la taxe de l'autre côté de Fort-William s'ajoute, à titre de ce que l'on appelle un arbitraire fondamental.

Cet arbitraire fondamental est simplement un montant arbitraire basé sur un parcours milliaire moyen, mais il reste le même par cent livres, que la marchandise se rende à Montréal, Toronto, Windsor ou vice versa. Quoique vous disiez des arbitraires, il ne fait aucun doute que la Commission royale les ait considérés comme partie intégrante de la tarification. Elle l'a dit d'ailleurs lorsque l'arbitraire des Maritimes a été discuté.

Ce que je veux faire remarquer au Comité, c'est qu'à mon avis, le projet de loi élimine l'arbitraire; il fait même davantage. Pour pousser mon exemple plus loin: si une expédition des Maritimes atteint l'Ouest du Canada, la taxe

est combinée à Montréal et à Fort-William. La taxe se composera donc de celle qui s'applique à l'ouest de Fort-William, soit la taxe de catégorie ou autre; ensuite, de l'arbitraire fondamental pour la distance entre Fort-William et Montréal, puis, pour le parcours à l'Est de Montréal, de l'arbitraire propre aux Maritimes.

Les Maritimes tiennent beaucoup à cet arbitraire parce qu'il est très bas.

Dites-en ce que vous voudrez, ces arbitraires font partie de notre régime; l'industrie a compté et continue de compter sur eux. Je crains que le projet de loi, en exigeant une échelle uniforme de taux de catégorie, n'élimine ces arbitraires. C'est simplement mon opinion. Je suis sûr que vous y songerez et que vous désirerez les conserver. Lorsqu'on nous a demandé de soumettre des propositions à la Commission des transports, cet été, en matière de péréquation, nous n'avions rien de défini à demander alors, mais nous lui avons soumis deux études que nous avons préparées, sans en prendre la responsabilité.

La première était basée sur la supposition que le bill à l'étude serait adopté et que nous aurions ensuite une échelle uniforme de taux. La seconde était une modification de cette échelle et l'on y introduisait l'idée des arbitraires.

Je veux en arriver à ceci: à mon avis,—prenez-le pour ce qu'il vaut,—si vous limitez la Commission des transports à une échelle uniforme de taux, vous aurez peut-être plus de difficultés avec ces arbitraires que si vous permettiez à la Commission comme actuellement, d'en adopter plus d'une. Je propose, en toute sincérité, comme étant une opinion bien fondée, qu'il vaut mieux laisser la Commission des transports décider en la matière que de la limiter à une seule échelle de taux.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous aurez quatre classes de taux de marchandises au lieu de trois, n'est-ce pas, en vertu du projet de loi?

M. EVANS: Oui, en effet.

L'hon. M. CHEVRIER: Alors, il y a uniformité dans la mesure où il s'applique.

M. EVANS: Peut-être ne me suis-je pas très bien fait comprendre.

Si nous parlons des taux de catégorie, votre taux sur un produit désigné se range dans cette catégorie. Je ne veux pas entrer ici dans tous les détails, mais le paragraphe (2) dit ceci:

a) établisse une échelle uniforme de taux de catégorie.

Ensuite, si vous passez à l'alinéa b), vous établissez une échelle uniforme pour chaque article ou groupe d'articles concernant lesquels des taux sur un produit désigné, selon une base milliaire, sont spécifiés. Maintenant, ce que je veux dire, c'est que si vous adoptez une échelle uniforme, vous enlèverez peut-être toute liberté d'action à la Commission des transports qui s'apercevra peut-être que le seul moyen qui lui reste de maintenir le principe des arbitraires, c'est d'adopter une certaine échelle de taux dans l'Est et une autre dans l'Ouest. Je ne vous demande pas de trancher la question, mais seulement de laisser la Commission décider s'il doit y en avoir une ou plusieurs. Voilà ce que je propose.

M. BROOKS: Vous avez mentionné les arbitraires des provinces Maritimes. Voulez-vous parler de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. EVANS: Non, monsieur. La Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes... Puis-je faire une digression?

M. BROOKS: Laissez-le continuer, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. EVANS: J'aimerais répondre à ces questions.

Le PRÉSIDENT: Allez-y.

M. EVANS: Cette loi dont vous parlez est une toute autre histoire. Je ne veux pas entamer une discussion au sujet de ce que les taxes devraient être sur les mouvements des marchandises, mais ces mouvements, à partir des Maritimes vers l'Ouest, en vertu de la Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes, jouissent d'une réduction de 20 p. 100. L'arbitraire des Maritimes est un montant arbitraire ajouté à tous les taux. Il s'applique aux marchandises en direction ou en provenance de l'Ouest. Lorsque le mouvement est en direction ouest, la réduction, en vertu de cette loi, s'appliquera au territoire avantagé, lequel ne s'étend pas jusqu'à Montréal. La Loi des taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes n'a rien à y voir. Tout ce que je dis, c'est que les chemins de fer établissent la taxe en se servant de ces arbitraires, c'est-à-dire en les ajoutant à la taxe de l'Ouest.

Je ne vous demande pas de vous prononcer dans mon sens ou d'accepter mes vues. Je vous demande simplement d'accorder l'autorité voulue à la Commission des transports, si elle décide que j'ai raison, pour lui permettre d'autoriser plus d'une échelle uniforme de taux, avec plus d'une échelle de taux milliaires sur un produit désigné. Ce sont là les principes qui s'appliquent aux arbitraires.

M. ARGUE: Avec les arbitraires que vous mentionnez, cela veut dire que les taxes des divers endroits dans les provinces des Prairies sont plus élevées qu'ailleurs?

M. EVANS: Non.

M. ARGUE: Vous avez dit que l'arbitraire n'était qu'une addition au taux de transport.

M. EVANS: C'est là une discussion qui m'intéresse énormément. Elle ne m'ennuie pas du tout. Si vous avez des points d'origine et de destination très éloignés l'un de l'autre, et qu'une seule échelle de taux, basée sur le parcours milliaire, s'applique entre ces deux endroits, vous avez des prix supérieurs pour le premier mille à ceux des milles suivants. Autrement dit, vous avez une réduction graduelle de taxes là où s'applique cette échelle uniforme, d'un littoral à l'autre. Ce qu'on fait. Au lieu de cela, c'est qu'on prend l'échelle de taux jusqu'à Fort-William et à l'Ouest du Canada, et au lieu de la conserver pour tout le parcours et de la réduire graduellement, on ajoute ce qu'on appelle les arbitraires. Ceux-ci ne sont pas directement en fonction de la distance en milles.

Le PRÉSIDENT: Ce sont des taxes uniformes?

M. EVANS: En effet. Mais le résultat est également une réduction graduelle, tout comme si vous aviez une échelle continue de taxes uniformes. Vous verrez que, d'après mon exposé, le résultat en est plus avantageux pour les Maritimes que ne le serait n'importe quelle échelle uniforme. Je ne veux pas tomber dans la controverse à ce sujet, mais je vous dis: laissons la Commission en décider. Ne lui enlevons pas toute liberté d'action. Qu'elle décide s'il doit y avoir une ou plusieurs échelle de taux, afin qu'on puisse appliquer ces arbitraires.

Le PRÉSIDENT: Ils s'appliqueraient à l'Ouest tout comme à l'Est? Est-ce bien ce que vous voulez dire?

M. EVANS: Exactement.

Le PRÉSIDENT: Vous vous adressez à un député de l'Ouest.

M. EVANS: Vraiment?... Évidemment, ils s'appliqueraient partout au pays.

Le PRÉSIDENT: Je voulais simplement m'en assurer.

M. EVANS: Ils s'appliqueraient dans toutes les directions.

M. LOW: Ces sections que vous avez mentionnées, où entrent-elles en cause?

M. EVANS: J'ai quelque chose à dire à ce sujet également.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous attendre, alors, monsieur Low?

M. GREEN: D'après vous, l'alinéa a) devrait-il être rédigé de façon à établir une ou plusieurs échelles uniformes de taux?

M. EVANS: Oui, c'est tout ce qui est nécessaire, et cela s'applique à a) et b). Je suis prêt à prendre le temps voulu, si le Comité le désire, pour répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il faudrait d'abord terminer votre exposé général.

M. BROOKS: Alors, monsieur le président, nous laisserons cette question de côté pour y revenir plus tard.

Le PRÉSIDENT: Assurément, je n'y mettrai pas d'obstacle.

M. EVANS: Je tiens à faire une remarque au Comité, et je serai parfaitement franc avec vous. J'ai observé qu'on ne voyait pas sans une très grande appréhension la proposition que les autorités des chemins de fer ont adressée à la Commission. Pour ce qui est de notre recommandation, je veux que vous sachiez que nous avons étudié le problème à fond; cette proposition n'a rien de définitif, pas plus qu'elle n'exprime une opinion arrêtée. Il s'agissait d'indiquer comment fonctionneraient les divers plans exposés; mais rappelons-nous que tout cela ne visait que les taux de catégories.

Or, pour élucider davantage la question, j'ajouterai qu'après enquête—et ce renseignement, le premier chiffre que je vais vous donner, figure à la page 29 du rapport, l'autre à la page 35—la Commission royale a établi que 93 p. 100 des marchandises en provenance des provinces Maritimes jouissent du tarif préférentiel, au lieu d'être sujettes au tarif-type. Voici la mise au point qui s'impose: sept pour cent seulement des marchandises en provenance des provinces Maritimes sont ainsi transportées au tarif-type, car c'est là le fait qui a jeté tant d'alarme dans les esprits. Pour ce qui est des marchandises dans les Prairies, 90 p. 100 bénéficient du tarif moindre. Je précise: entre l'Est et l'Ouest du Canada, les plus grands écarts de taux sont de beaucoup ceux qui se rencontrent dans les tarifs-types, et non dans les tarifs préférentiels par mille. Dans l'Ouest, il y a exactement autant de tarifs moindres qu'il y en a dans l'Est: je pourrais vous en fournir une liste. Je l'ai fait à la Commission royale, et je l'ai fait à la Commission des transports. Nous ne devons donc pas juger des résultats de la péréquation uniquement d'après les tarifs maximums, qui ne visent que 7 à 10 p. 100 des marchandises. La plupart des écarts qui existent entre l'Est et l'Ouest appartiennent aux tarifs de catégories.

M. GILLIS: Pour ma gouverne, monsieur Evans, auriez-vous l'obligeance d'expliquer en quoi consiste la différence entre taux sur un produit désigné et un taux de catégorie?

M. EVANS: Avec plaisir, monsieur. Les taux de catégorie sont des tarifs de base. Vous n'ignorez probablement pas que les chemins de fer ont pour fonction de transporter toutes les marchandises du public, quelle qu'en soit la nature. Voilà le rôle des chemins de fer. Pour venir à bout de cette tâche, les autorités doivent prendre toutes les denrées susceptibles de classification et s'efforcer d'en dresser des listes. Ces denrées sont réparties selon le prix,

le coût brut du transport, et le rapport entre la valeur de la denrée et un certain taux déterminé; en s'appuyant sur ces principes d'ordre général, les autorités établissent une classification des marchandises. Il faut que je vous dise que nous avons, au Canada, une classification uniforme des marchandises transportées, alors que les États-Unis n'ont pas encore établi une pareille classification; nous ne sommes donc pas tellement devancés par nos voisins en matière de tarifs-marchandises. Une fois que tous les articles sont ainsi classifiés, on n'a qu'à se reporter aux diverses colonnes pour trouver le taux de catégorie de telle denrée en particulier. Parfois, la catégorie d'une denrée varie suivant le chargement, complet ou incomplet. La catégorie peut aussi varier selon le mode d'expédition, c'est-à-dire selon que la denrée a besoin d'être démontée et désassemblée, ou est transportée tout d'une pièce et en vrac. Mais tout produit est classé quelque part sur la liste en question. Or, quand on veut calculer un taux, il faut consulter le tarif des taux de catégories,—et ce tarif ne fait aucune mention de la nature des denrées transportées, mais énumère les taux, par parcours milliaire, qui correspondent aux différentes catégories de produits. En regard d'une distance donnée apparaît la mention de la catégorie de la denrée; ensuite, on n'a qu'à se reporter au taux de catégorie pour trouver le taux que l'on cherche. Les taux préférentiels de transport des marchandises diffèrent beaucoup des autres, car ils visent certains produits spécifiés, compte non tenu de la catégorie.

Mais je ne veux pas faire un discours, monsieur; il ne faut pas que je m'étende davantage sur le sujet.

M. BROOKS: C'est très intéressant et instructif.

M. EVANS: Je suis à la disposition de quiconque désire des éclaircissements.

M. BROOKS: C'est magnifique.

M. EVANS: Le tarif préférentiel, par mille est un tableau des taxes prélevables sur les marchandises désignées dans le tarif. On verra que certaines catégories de denrées voyagent à des taux particuliers, vu leur mode de chargement: par exemple, le bois en grume, le sable, la tuyauterie, et le reste. Les grains sont assujettis à des droits milliaires; la brique et la tuile également. Ce sont là des échelles distinctes de taux, inférieures même aux taux de catégories de ces marchandises. Beaucoup de ces taxes milliaires sont d'application générale, et ne doivent pas être confondues avec les taux sur des produits désignés, établis en fonction de la région. A ces taux est soumise une proportion considérable de toutes les marchandises qui voyagent au pays.

M. GILLIS: Quelle différence y a-t-il entre le taux milliaire et le taux de catégorie? Je suppose que ce dernier est plus élevé, d'une manière générale?

M. EVANS: En général c'est le taux de catégorie qui est le plus élevé. Il y a deux genres de taux de catégories, le tarif-type et le tarif de distribution, qui est inférieur à l'autre.

Le PRÉSIDENT: Le tarif préférentiel souffre-t-il des exceptions?

M. EVANS: Je ne le crois pas.

M. JOHNSTON: Un peu plus fort, monsieur le président; la conversation nous échappe.

Le PRÉSIDENT: Je voulais savoir si le tarif préférentiel souffrait parfois exception.

M. EVANS: Dans certains cas, un tarif-marchandises spécial est établi et publié en fonction d'une nouvelle classification: par exemple, au lieu de nous reporter alors à la cinquième catégorie ordinaire, nous trouvons mention de ce produit à la septième catégorie.

M. MACDONNELL: J'aurais une question à poser? Vous avez expliqué très clairement ce qu'il fallait entendre par le tarif milliaire et le tarif spécial des marchandises. Pourriez-vous illustrer maintenant ce que signifie taux de catégorie. Je ne suis pas encore sûr d'avoir bien saisi. Veuillez indiquer un article qui voyage sur ce pied-là?

M. EVANS: Prenons le cas des conserves: cela vous convient-il? On constate que, d'après la classification établie, les conserves figurent à la cinquième catégorie: on se reporte ensuite au tarif, et l'on découvre quel taux de catégorie correspond à cette marchandise.

M. JOHNSTON: Montrez-nous donc, s'il vous plaît, ce qu'il en serait de conserves voyageant de Calgary aux Maritimes; puis, d'après le même tableau, ce qu'il en serait du tarif par catégorie applicable à la même marchandise voyageant des Maritimes à Calgary?

M. EVANS: Je vous obtiendrai avec plaisir le renseignement.

M. JOHNSTON: La taxe sera-t-elle exactement la même dans les deux directions?

M. EVANS: La Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes accorde une réduction sur la proportion du tarif applicable aux denrées qui voyagent en territoire privilégié dans les Maritimes, à destination de l'Ouest.

M. JOHNSTON: Il y aurait donc un écart de taux?

M. EVANS: Oui, le transport en direction de l'Ouest coûterait moins cher.

M. MUTCH: Ces denrées bénéficieraient de la réduction de 20 p. 100 prévue par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. EVANS: C'est juste.

M. BROOKS: On n'écoule pas de conserves des Maritimes à Calgary: il est donc inutile de s'en faire là-dessus.

M. JOHNSTON: Je voulais simplement savoir si les taux seraient les mêmes?

M. MUTCH: Le taux de catégories est proportionné à la valeur de la marchandise.

M. EVANS: Je crois qu'on peut dire qu'il en est ainsi de tous les tarifs: tous sont établis en fonction des denrées visées, car la Commission des transports voit à ce que la taxe n'excède pas un certain montant global, et le fardeau est proportionné aux marchandises transportées.

Il me reste à élucider un autre point: celui des taxes de concurrence transcontinentales, dont il est question à l'article 332 b) du projet de loi. On a voulu par les dispositions assez complexes de cet article donner effet à la recommandation de la Commission qui figure aux pages 112 et 113 de son rapport.

M. CAVERS: Un peu plus fort, s'il vous plaît.

M. EVANS: Il s'agit des pages 112 et 113 du rapport de la Commission royale. Il y est dit en substance que, si les autorités des chemins de fer ont établi ou désirent établir des taxes de concurrence entre l'Est du Canada et des points du littoral du Pacifique, afin de rivaliser avec les services maritimes par voie du canal de Panama, elles doivent savoir qu'elles ne pourront exiger, pour le transport des mêmes marchandises, à tous les points intermédiaires et dans tout le territoire intermédiaire de l'Ouest du Canada, que des taxes excédant d'au plus le tiers celles du tarif transcontinental de concurrence. Je tiens à déclarer que nous nous opposons à cet article. A notre avis, donner suite à une telle proposition risquerait de bouleverser l'ensemble des tarifs-

marchandises; les chemins de fer pourraient en subir des pertes de revenu considérables, et tout le bienfait de telles mesures législatives être compromis du fait que les autorités des chemins de fer se trouveraient désormais dans l'impossibilité de maintenir à de bas niveaux les taxes transcontinentales, pour soutenir cette concurrence.

A première vue, la recommandation de la Commission paraîtra peut-être raisonnable. Je sollicite donc votre indulgence, car je voudrais vous faire bien comprendre quel problème la Commission royale avait devant elle lorsqu'elle a formulé cette recommandation. Il s'agit d'une difficulté majeure pour les chemins de fer. En voici l'état, et l'on n'a qu'à consulter à ce sujet le rapport de la Commission royale, parce que je n'ai l'intention de soulever ici aucun point litigieux. Il est dit, dans ce rapport que les chemins de fer ont particulièrement à souffrir de la concurrence en raison de leur mode de tarification. La principale objection que je vais formuler contre l'application de ces taxes transcontinentales augmentées du tiers au territoire intermédiaire est la suivante: le projet me paraît impraticable, si l'on n'applique pas le même principe à tous nos tarifs de concurrence de transport par camion, et alors, toutes les taxes, dans tous les territoires, devraient sans doute être réduites à un niveau concurrentiel.

Nous n'avons tant à souffrir, dans les cas spécifiés, que par suite de l'obligation qui nous incombe de transporter toutes sortes de denrées. Le trafic de choix laisse une marge relativement plus grande par rapport aux frais de transport que le trafic de second ordre. Si, comme on le préconise je crois, les tarifs établis ne sont tenus pour raisonnables qu'en fonction des tarifs de concurrence, j'estime, ou bien que les chemins de fer ne pourront pas affronter la concurrence en opérant les réductions de taxes qui s'imposent, du fait de la nécessité où ils seront d'étendre ces taxes moindres à d'autres endroits et à d'autres denrées, ou bien qu'ils ne pourront pas soutenir du tout la concurrence, vu l'insuffisance de leurs ressources. Or, comme je le signalais ce matin, le bill à l'étude prévoit, entre autres dispositions, que nous devons prouver, à la satisfaction de la Commission des transports, que nous avons pris le moyen de résister à la concurrence; que nos taxes ne sont pas inférieures à celles qui s'imposent si nous voulons la soutenir; bref qu'on ne peut nous accuser d'injustice. Voyons maintenant ce qu'il en est du problème des tarifs transcontinentaux. A supposer que nous établissions, dans le cadre de telles mesures législatives, un tarif transcontinental qui nous permettrait d'affronter la concurrence, et à supposer que ce tarif ne soit pas inférieur aux prévisions, c'est-à-dire que, conformément aux dispositions de l'article 331, nous ayons démontré, à la satisfaction de la Commission, que les taxes ne sont pas inférieures à ce qu'elles doivent être pour nous permettre d'affronter la concurrence; et admettons ensuite que nous soyons obligés d'étendre ces taux, ou des taux quelque peu supérieurs à ceux-là, à tout le territoire de l'Ouest, comment allons-nous prouver à la Commission que le revenu des chemins de fer en sera amélioré? Il n'y a qu'une réponse à cette question: nous ne pourrions jamais en convaincre la Commission si, pour fins de concurrence, nous sommes obligés d'étendre le privilège en cause à l'ensemble du territoire. La portée de cet article est grande, mais je me permets une brève digression. Aux États-Unis, je vois que l'*Interstate Commerce Act* renferme une déclaration de principes ayant pour but de protéger les services maritimes exploités entre la côte est et la côte ouest des États-Unis. Par cette déclaration de principes, les chemins de fer américains sont limités dans leur résistance à une telle concurrence, et astreints à ce qu'on appelle là-bas une règle relative aux points intermédiaires: tout simplement, ce règlement interdit aux chemins de fer d'établir pour fins de concurrence, sur les denrées transportées de l'Est à

l'Ouest des États-Unis, des taux qu'ils ne sont pas disposés à étendre aux autres endroits situés sur le même parcours. Des circonstances spéciales peuvent intervenir, et en ce cas, sur preuve fournie par les chemins de fer que de telles conditions existent, l'*Interstate Commerce Commission* a le pouvoir d'atténuer la rigueur d'une pareille prescription. Mais en général, pour ce qui est des taxes transcontinentales, les chemins de fer ne bénéficient d'aucune exception à la règle. Et la raison en est dans la déclaration de principes de l'*Interstate Commerce Act*, suivant laquelle les États-Unis entendent protéger les services de transport maritimes entre les littoraux du pays.

La Commission royale a donc eu à se poser cette question: devons-nous adopter l'attitude des États-Unis? La réponse a été négative; la Commission résolut qu'il n'en serait pas ainsi. Voilà le sens de la déclaration qui figure à la page 112 du rapport. On a cru que certaines taxes transcontinentales seraient probablement abolies en conséquence. Il s'agissait de savoir si nous emboîterions le pas aux États-Unis en l'occurrence. Je cite:

Il se pourrait que les chemins de fer ne tiennent pas à appliquer les bas tarifs transcontinentaux au trafic destiné aux points intermédiaires (surtout si le volume de ce trafic grossissait) et qu'ils décident, en présence d'une règle interdisant les tarifs "de points intermédiaires", d'annuler les bas tarifs de transport jusqu'au littoral.

Voilà la recommandation que la Commission a décidément écartée. Mon ami d'Alberta, M. Frawley, avait proposé la chose à la Commission, et cette dernière s'érigea contre le projet; je m'y opposai également et, au fond, pour le même motif que la Commission. Comme la Commission, j'estime que nous entraverions par là la liberté des chemins de fer, et les contraindrions à une procédure hérissée de difficultés.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas vous interrompre, mais pourriez-vous donner au Comité une idée du volume de marchandises en cause?

M. EVANS: Du trafic transcontinental?

Le PRÉSIDENT: Du trafic transcontinental.

M. EVANS: Nous allons vous obtenir le renseignement.

Le PRÉSIDENT: Je présume qu'à tout prendre, pour ce qui est du trafic transcontinental, l'épineuse question relative à la majoration maximum d'un tiers ne se posera, encore une fois, que dans un nombre restreint de cas. Pouvez-vous nous dire quel sera le nombre approximatif de ces cas, afin que nous puissions mesurer l'envergure du problème?

M. EVANS: Oui, mais je tiens à faire d'abord une mise au point. Je vais illustrer le problème que pose le présent article, mais je veux que vous compreniez bien ceci: une fois adopté le principe à l'étude, nos difficultés ne feront que commencer. Il me tarde cependant de vous donner un exemple.

L'hon. M. CHEVRIER: Avant que vous passiez à autre chose, j'ajouterai que, comme le président, je désire savoir quel volume de marchandises est assujéti aux taxes transcontinentales, et aussi quel volume de trafic assujéti aux mêmes taxes s'arrête à des points intermédiaires.

M. EVANS: Je crains de ne pouvoir vous donner ce renseignement avant une quinzaine.

M. MACDONALD: Le témoin a indiqué que les chemins de fer seraient peut-être obligés d'annuler ce tarif transcontinental: j'infère donc de là que le renseignement est disponible.

M. EVANS: Il est très difficile de répondre à cette question. Le ministre a demandé quel volume de trafic était assujéti aux taxes transcontinentales: je crois pouvoir vous renseigner là-dessus dans un délai raisonnable. Mais

pour être en mesure de vous dire quel volume de marchandises s'arrête aux divers points intermédiaires, il me faudra quelques semaines. Je vais m'aboucher immédiatement à cette fin avec nos fonctionnaires de la division du trafic.

M. LAING: M. Evans peut-il nous dire ce qu'il entend par cette taxe d'un tiers plus élevée qui s'applique aux marchandises à destination d'endroits intermédiaires? Tout n'est pas clair dans le rapport. S'agit-il de points intermédiaires en ligne directe?

M. EVANS: Tout le territoire de l'Ouest canadien.

M. LAING: Y compris Dawson-Creek?

M. EVANS: Oui. Je vais vous donner un exemple. Je prends le cas des conserves, parce que c'est l'un des plus caractéristiques. La taxe de concurrence transcontinentale sur les conserves est actuellement de \$1.57 par cent livres. Or la présente taxe sur les conserves à destination de Calgary et d'Edmonton est de \$2.97 par cent livres. La taxe sur les conserves à destination de Dawson-Creek est de \$3.81 par cent livres, et celle des conserves à destination de Brandon (Manitoba), de \$2.15. D'après la modification proposée, si le tarif transcontinental n'est ni relevé ni annulé, les taxes applicables aux conserves de l'Est du Canada, qui sont expédiées à tous les points de l'intérieur dans l'Ouest du pays, seront réduites à \$2.09, ce qui égale une fois et un tiers la taxe transcontinentale de \$1.57. Le tarif de Dawson-Creek sera donc réduit de \$1.72 par cent livres, excédant ainsi le tarif de concurrence, et celui de Brandon sera réduit de six cents. Or ces points seraient assujettis à la même taxe, bien que le trajet jusqu'à Dawson-Creek soit de 1,200 milles plus long que celui de Brandon, et la perte de revenu par chargement de 70,000 livres de marchandises destinées à Dawson-Creek serait de \$1,204 par chargement, tandis que la perte par chargement de marchandises à destination de Calgary et d'Edmonton serait de \$616.

Ce n'est pas tout. Vous voyez qu'en définitive Brandon bénéficie d'une réduction de six cents, tandis que Dawson-Creek en obtient une de \$1.72. Cependant les gens de Brandon nous poseront la question suivante: Nous sommes de 1,200 milles plus rapprochés que Dawson-Creek de notre source d'approvisionnement; pourquoi alors n'obtiendrions-nous pas une légère réduction de tarif? Et qu'on n'aille pas croire que j'accumule à dessein les difficultés: je vais vous montrer un article du *Leader-Post*, de Regina, sur lequel on a attiré mon attention juste avant mon départ de là-bas.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas me montrer arbitraire, monsieur Evans.

M. EVANS: Je veux tout simplement que vous sachiez ce que d'aucuns pensent du problème, parce que la chose me semble vitale.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous l'avez déjà montré, sans produire de commentaires imprimés.

M. GREEN: Ce texte pourra nous être utile, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. EVANS: Voici ce que revendiquent ces gens-là:

Regina et Saskatoon ont droit à une réduction de tarif qui dépasse les prévisions, parce que ces villes sont plus rapprochées que d'autres des points d'origine de l'Est.

Si nous nous contentons d'uniformiser les taxes dans tout l'Ouest canadien, à un niveau d'un tiers supérieur à celui du tarif de concurrence, nous serons alors submergés de réclamations venant de Brandon, Regina et Saskatoon.

M. MUTCH: Et de Winnipeg.

M. EVANS: Et peut-être de Winnipeg. Ces gens-là diront: Nous sommes plus rapprochés que d'autres de nos points d'origine; pourquoi ce voisinage

géographique des centres de production ne nous profiterait-il pas? On cède alors dans certains cas, comme on l'a déjà fait; et en fin de compte, je vous le demande sérieusement, comment pourrions-nous nous abstenir d'étendre l'application de ce principe aux autres tarifs de concurrence? Ce n'est en réalité qu'une question de temps.

M. Low: En quoi avons-nous cédé? Vous avez parlé des conserves qui voyagent de Toronto à Calgary à raison de \$2.68, et de Toronto à Vancouver pour \$1.40; or la distance jusqu'à Vancouver est de 715 milles plus grande qu'à Calgary.

M. EVANS: On fait exception au tarif-type et, comme l'a affirmé très péremptoirement la Commission des transports, en recourant aux tarifs de concurrence pour justifier d'autres tarifs, on porte atteinte à l'édifice tout entier des taxes de transport des marchandises; à quoi bon introduire des tarifs de concurrence lorsque la concurrence est inexistante?

La raison pour laquelle nous établirions un tarif concurrentiel est qu'à son défaut nous allons perdre du trafic. Mais qui est appelé à souffrir de cette diminution du volume des marchandises transportées? Si nos lignes cessent de fonctionner à plein rendement, et que d'autres exploitants s'emparent du trafic, qui va en souffrir en définitive? C'est le client qui expédie des marchandises sur nos lignes, parce qu'avec les taxes de concurrence en vigueur, nous transportons les denrées à des taux plus bas, mais assumons tout le trafic que nous sommes en mesure de transporter. Tandis que, si nous étendions ce tarif concurrentiel aux points intermédiaires, les chemins de fer se verraient confier tout le trafic à un prix moins que raisonnable, et seraient dès lors acculés à la faillite. C'est à prendre ou à laisser. On peut empêcher les chemins de fer de transporter tout le trafic à des taux de concurrence, ou bien on peut leur accorder une juste latitude pour soutenir la concurrence. Mais il y a aussi moyen de protéger le public. On peut le protéger contre les tarifs concurrentiels injustes. Voilà à quoi vise l'article 331 de la Loi. En d'autres termes, les autorités des chemins de fer, si on les interroge, devront démontrer l'existence de cette concurrence, et la nécessité d'établir un tarif approprié; puis, si la Commission des transports estime que ce tarif n'est pas compensatoire, elle refusera de l'autoriser.

Cependant, s'il l'est, n'est-il pas opportun que nous obtenions ainsi une petite marge de réduction, si nous ne pouvons attirer vers nos lignes le trafic par aucun autre moyen? La réponse à cette question est que toutes les taxes subiraient une majoration si nous n'assumions pas le transport de ce trafic. Je n'ai pas moins d'intérêt que vous au problème, et je désire aussi qu'on nous accorde une latitude raisonnable quant aux restrictions imposées sur nos tarifs de concurrence.

M. JOHNSTON: Selon vous, les taxes qu'on exige actuellement là-bas, celles auxquelles M. Low a fait allusion en parlant des conserves et le reste, sont-elles juste ce qu'il faut pour favoriser la population des provinces des Prairies? Il va être question de ces taxes dans les journaux, parce que ces gens-là sont directement touchés.

H. EVANS: Je ne suis pas un spécialiste en matière de trafic, mais à mon avis, les chemins de fer ne sont pas exploités à profit à l'heure actuelle. Il est rumeur du contraire, mais elle est fausse.

M. JOHNSTON: Le point peut se débattre, naturellement.

M. EVANS: On l'a débattu, et je crois qu'on a démontré que nous ne faisons pas d'argent, pas assez d'argent.

M. Low: Ce n'est pas une raison pour que certains secteurs du pays aient à supporter le coût de réductions de taux accordées à d'autres secteurs.

M. EVANS: Non. Il n'y a qu'un motif pour justifier cette réduction: c'est que nous perdrons le trafic en cause à moins que vous ne consentiez à un rabais des taux qui nous permette d'affronter la concurrence.

M. Low: Mais en rabaisant le tarif d'une part pour affronter la concurrence, vous le relevez d'autre part, dans les secteurs intermédiaires, pour compenser vos pertes.

M. EVANS: Non. Il n'y a pas de relèvement. C'est le contraire qui est vrai. Si nous ne pouvons soutenir cette concurrence, si nous sacrifions le trafic en question au bénéfice de nos rivaux, alors, selon moi, les taxes seront beaucoup plus élevées dans ces autres secteurs. Supposons, par exemple, que la marge autorisée sur le trafic à destination de Vancouver soit de 10 cents. Admettons que ce soit là la marge de profit allouée. Des voituriers qui devraient transporter toutes les marchandises moyennant une marge de 10 cents seraient probablement dans l'impossibilité de maintenir leur entreprise, et se verraient réduits à la faillite, parce que les bénéfices alloués ne leur permettraient pas de faire leurs frais. Mais pour ce qui est du trafic de long parcours, si les chemins de fer consentent à transporter ces marchandises plus ou moins à perte, en fonction de la marge de réduction qui leur est allouée, cela ne tourne-t-il pas quand même à l'avantage de l'expéditeur qui paye un taux élevé aux points intermédiaires?

M. Low: Mais vous faites abstraction de la subvention de 7 millions de dollars qui est censée être versée.

M. EVANS: Pas du tout. C'est le consignataire qui va bénéficier de cette somme.

M. Low: Elle devrait exercer un effet sur ces taux, et surtout sur les taux des secteurs intermédiaires.

M. EVANS: Assurément, mais pas sur les taux de concurrence, parce que du moment que ces derniers sont abaissés plus qu'il ne faut pour nous permettre de soutenir la concurrence en question, l'opération établit une distinction injuste.

M. Mutch: Je crois qu'on a montré une certaine indifférence à l'égard des tarifs de concurrence, surtout dans les secteurs de l'Est: si les chemins de fer perdent en effet un peu d'argent, ils peuvent se reprendre avec le reste de la population de l'Est et de l'Ouest qui n'y peut rien.

M. EVANS: Vous ne trouverez rien dans le rapport de la Commission royale qui vous soulage de cet état de choses.

M. MacDONALD: Ces arguments ont-ils été présentés à la Commission royale?

M. EVANS: Ce remède en particulier? Non. M. Frawley lui a proposé une solution, mais elle l'a écartée.

M. MacDONALD: Que dire de la proposition que vous avez émise au sujet des tarifs transcontinentaux et de leur application dans l'Est?

M. EVANS: Nous ignorons tout de la chose. J'ai pris la contrepartie de M. Frawley. Voici un élément du bill qui n'a eu pour parrain ni M. Frawley, ni l'une quelconque des provinces, ni aucun des témoins qui ont comparu devant la Commission royale.

M. MacDONALD: Mais la Commission royale en a fait l'objet d'une de ses recommandations?

M. EVANS: Oui, mais je ne sais sur quoi elle se fonde. J'ignore d'où provient cette proposition.

M. Johnston: Est-il vrai que M. Frawley a proposé la chose devant la Commission royale?

M. EVANS: Il n'a pas proposé cela en particulier. Il voulait voir appliquer au Canada la règle américaine, mais la Commission a répondu par la négative, craignant qu'en conséquence plusieurs taxes transcontinentales ne fussent abolies.

M. Low: Il y a un point que je ne saisis pas très bien. Dois-je croire que, selon M. Evans, les chemins de fer seraient peut-être obligés d'annuler les présentes taxes transcontinentales avantageuses, advenant que l'application de la limite d'un tiers imposée aux réductions des taxes transcontinentales soit étendue aux points intermédiaires?

M. EVANS: Il faudrait peut-être que nous relevions ces taxes, afin d'échapper à l'application de la règle du tiers.

M. Low: Même si l'on tient compte de la subvention de 7 millions de dollars?

M. EVANS: Je ne crois pas que cette subvention favorise vraiment les tarifs de concurrence. Pour ce qui est de la subvention, le bénéfice s'en ferait peut-être sentir dans les taux des secteurs intermédiaires, et l'écart pourrait être ainsi comblé, si écart il y a. Il faudrait que nous comblions cet écart dans le cas d'un grand nombre de taux; et, vu l'impossibilité où nous serions d'affronter la concurrence à l'égard de ce trafic, une fois comblé l'écart en question, j'ignore ce qu'il adviendrait alors à notre trafic. Peut-être nous serait-il tout enlevé; des bateaux pourraient, par exemple, recommencer à faire la navette entre l'Est et l'Ouest par voie du canal. Je n'ose prophétiser en la matière.

M. ARGUE: Mais si cette formule est approuvée par la Chambre et devient loi, il s'ensuivra des réductions de certains tarifs-marchandises sur le trafic à destination des provinces des Prairies?

M. EVANS: Pourvu que les taxes transcontinentales restent ce qu'elles sont actuellement. Si nous voulons soutenir la concurrence et si, à cette fin, nous devons consentir ce taux inférieur, il faudra en conséquence que les taux soient abaissés.

M. JOHNSTON: Vous ne songez qu'à la concurrence maritime par voie du canal de Panama, lorsque vous parlez de concurrence?

M. EVANS: Oui, ou de la concurrence possible par eau.

M. MACDONNELL: Non à la concurrence américaine?

M. EVANS: Non, mais je puis vous énumérer les taxes qui sont touchées par la concurrence américaine. Il y a par exemple la taxe sur le bois d'œuvre de la Colombie-Britannique. On ne cesse de vouloir appliquer les taux de Seattle au bois d'œuvre de la Colombie-Britannique. Je crois qu'un récent accord remet en honneur les échelles en vigueur à Seattle. D'autres facteurs interviennent aussi. Mais par taxes transcontinentales, on entend celles qui sont établies pour nous permettre de soutenir la concurrence des transports maritimes réels ou possibles, c'est-à-dire des transports par eau.

M. MACDONNELL: Je présume que les chemins de fer ont avantage à transporter des marchandises à la côte aux taux de concurrence dont il s'agit, et s'ils venaient à perdre ce trafic, il leur faudrait relever leurs autres taux. En d'autres termes, vous supposez que ce transport vous est profitable.

M. EVANS: Oui, mais le profit est moindre sur chaque expédition considérée isolément.

M. MACDONNELL: Vous faites quand même un profit.

M. EVANS: Oui, tant qu'il y a un profit quelconque, tout le monde se trouve avantage.

M. MUTCH: Si vous réalisez des bénéfices à \$1.40, votre profit doit être considérable lorsqu'il s'agit d'un parcours de 700 milles, et que le transport coûte le double.

M. LAING: Ne voulez-vous pas dire qu'une perte de revenu aux points intermédiaires rendrait nécessaire la majoration des tarifs transcontinentaux? Le nouveau tarif serait d'une fois et un tiers plus élevé que le tarif actuel.

M. EVANS: Si nous augmentons la taxe sur les conserves de manière à rendre cette taxe égale à celle qui existe à l'égard des marchandises allant de l'Est à Calgary, pour ne citer qu'un exemple, alors nous n'aurons atteint qu'un tarif d'une fois et un tiers plus élevé que le présent tarif, c'est-à-dire celui que nous accorde l'article à l'étude.

M. LAING: Le tarif de base aurait besoin d'être augmenté?

M. EVANS: Oui.

M. JOHNSTON: Est-il vrai que vous réalisez un profit sur la taxe de \$1.40 jusqu'à Vancouver?

M. EVANS: Oui.

M. LOW: Pourquoi dites-vous alors qu'il serait nécessaire de relever le tarif de base suivant la formule d'une fois et un tiers?

M. EVANS: Il est difficile de répondre à cette question, mais je vais essayer de le faire. Admettons que les chemins de fer transportent "x" millions de tonnes de marchandises, et que le profit global net réalisé sur ce trafic leur soit nécessaire pour faire leurs frais. Il sera préférable, n'est-ce pas, qu'ils aient un excédent de quelques centaines de mille tonnes, par exemple, afin de disposer d'une certaine marge de profit? Ainsi se trouve réduite, il me semble, la somme totale des recettes que doit rapporter le reste du trafic. Un point, c'est tout.

Cela nous intéresse beaucoup, parce que nous ne nous fondons pas uniquement sur les frais pour graduer nos droits de transport. Le trafic de choix est pour beaucoup dans les profits; le trafic d'ordre inférieur moins. Nous n'avons qu'un moyen de remplir notre obligation d'assumer toutes les catégories de trafic: c'est de nous contenter de taxes moindres sur les denrées de moindre valeur, dont le transport ne rapporte presque rien, et d'exiger des droits plus élevés sur le trafic de choix. Malheureusement, le voiturier rival, qu'il s'agisse de transport par bateau ou par camion, peut nous enlever le trafic de choix, parce qu'il bénéficie d'une certaine marge, tandis que nous sommes obligés d'accepter toutes les catégories de trafic; il peut transporter ces marchandises et faire de l'argent, parce qu'il n'a pas l'obligation de se charger du trafic peu rémunérateur. Tout cela se ramène à une chose. Si nous réduisons la marge relative au trafic de choix, nous devons augmenter celle qui existe par rapport au trafic inférieur. Voilà la difficulté; et les membres de la Commission royale ont abondé dans notre sens, quand ils ont déclaré que nous étions très exposés à ce genre de pertes. Mais ils n'ont pas manqué d'ajouter, en fait, que le principe était juste pour le Canada, car ils ont rejeté la proposition de la Colombie-Britannique qui préconisait l'introduction d'un principe des frais.

M. LOW: Sans doute M. Evans admettra qu'il est peu probable que les tarifs transcontinentaux de base seront relevés dans un avenir rapproché.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si le Comité n'aurait pas intérêt à obtenir un état de vos frais en pour cent? Il vous faut entretenir vos superstructures, que les voies servent ou non au transport des marchandises. Pourrions-nous savoir ce que coûte l'entretien des voies ferrées, connaître les frais de voiturage et d'exploitation en général? Il nous faudrait une espèce d'état détaillé.

M. EVANS: Je ne crois pas qu'un tel état puisse vous être utile, mais je vais vous procurer avec plaisir tout ce que vous voudrez. Il n'est pas facile naturellement de dégager des données générales de l'analyse d'un domaine particulier de notre activité.

M. MUTCH: N'est-il pas vrai que ni l'un ni l'autre des chemins de fer n'a une idée de ses frais réels par item? N'est-il pas vrai qu'aucun des chemins de fer n'a jamais pu détailler ses frais réels?

Le PRÉSIDENT: Non. J'ai demandé un état général des frais. Les autorités ferroviaires doivent sûrement savoir ce que leur coûte l'entretien de leurs superstructures?

M. EVANS: Je crois pouvoir vous fournir ce renseignement.

Le PRÉSIDENT: Je désire aussi connaître le coût total du voiturage pour une période déterminée, ainsi que le montant des frais généraux pour une période déterminée. Mon collègue de l'Ouest a peine à comprendre pourquoi vous ne pouvez transporter avec profit des conserves au prix de \$1.57, qui est la nouvelle taxe, la taxe transcontinentale; et pourquoi vous réalisez un profit déraisonnable en exigeant un droit de \$2.97 sur les marchandises à destination de Calgary?

M. Low: Distance inférieure de 750 milles.

Le PRÉSIDENT: Je crois que l'état général nous aidera, si nous pouvons l'obtenir.

M. MUTCH: Non seulement nous ne pouvons comprendre la chose, mais nous la mettons en doute.

M. EVANS: La réponse à cette question est simple. Même si nous réalisons dans l'ensemble un profit déraisonnable, la Commission des transports nous dirait de réduire le tarif. Mais la Commission a constaté que nous ne faisons aucun profit.

M. Low: Les gens de l'Ouest, qui ne peuvent crier assez fort pour obtenir une réduction, sont obligés d'avalier cela!

M. EVANS: Mais la situation est pire encore dans l'Est du Canada, parce que nous y avons un plus grand nombre de taux de concurrence. Nos taxes de concurrence sont beaucoup plus nombreuses, et il y a beaucoup de gens qui, à cause d'elles, bénéficient de tarifs inférieurs à ceux de leurs voisins. Les conditions sont tout aussi mauvaises dans l'Est du Canada. Plus la concurrence est vive, plus les difficultés se multiplient.

M. MUTCH: Je pense que M. Evans vient de mettre le doigt sur la difficulté. Il a fait en effet cette déclaration, il y a un instant: "S'ils réalisaient dans l'ensemble un profit déraisonnable." Naturellement, à nous qui vivons dans l'Ouest, la question des profits d'ensemble importe assez peu. Ce qui nous intéresse, par exemple, c'est d'avoir à payer deux cents de trop pour une boîte de conserves à Winnipeg ou à Brandon,—vu la piètre façon dont les chemins de fer nous desservent.

Au nom d'une bonne partie de la population de l'Ouest, je crois pouvoir dire que nous avons peine à nous persuader qu'on n'est pas en train de nous massacrer en ce domaine des taxes en vigueur. Non seulement nous ne pouvons comprendre le bien-fondé de la chose, mais nous sommes convaincus qu'on abuse de nous. Il y a solution de continuité entre l'Est du Canada et Vancouver. Une ligne de démarcation existe au delà de laquelle j'estime, du moins pour ma part, que nous sommes surtaxés. L'irrégularité est presque imperceptible, et personne ne songe à intervenir parce que, dans l'ensemble, les recettes ne sont peut-être pas excessives. Peu m'importe que les profits

soient gros ou petits: notre population de l'Ouest canadien veut être traitée sur un pied d'égalité avec le reste du pays. Voilà le hic, et nous avons obtenu peu de satisfaction, tant à la Commission royale qu'au Comité.

M. EVANS: Je tiens à vous dire ceci.

M. LOW: Nous savons que la situation est désavantageuse pour vous, et nous partageons vos sentiments.

M. MUTCH: Nous interrogeons le témoin sans lui permettre de répondre aux questions.

M. EVANS: Rossez-moi tant que vous voudrez, pourvu que vous supportiez sans trop d'ennui les déclarations que je viens faire. Vous êtes entièrement libre de parler à votre guise, mais, sauf votre respect, je vais vous dire que vos vues me paraissent extrêmement superficielles. Je me permets d'ajouter ceci.

Voulez-vous un exemple? Nous assumons 50 p. 100 de tout le trafic de la Saskatchewan moyennant des taxes dont l'établissement remonte à 1897, et nous perdons de l'argent.

M. LOW: Avez-vous démontré cela à la Commission?

M. EVANS: Nous avons offert de le faire.

M. LOW: Je n'ai pu trouver consignment de la chose.

M. EVANS: On ne nous a pas permis de le faire.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous songez aux taxes du Nid-de-Corbeau sur le grain.

M. EVANS: Je ne m'en prends à personne, mais quelqu'un doit sûrement payer plus cher qu'il ne le ferait autrement...

L'hon. M. CHEVRIER: Mais nous avons résolu de ne pas tenir compte du tarif du Nid-de-Corbeau.

M. EVANS: Et je ne vous demande pas de le faire, mais vous ne sauriez m'accuser de réaliser trop de profit sur une boîte de pois, alors que vous m'interdisez tout profit sur le blé.

M. MUTCH: Vous réalisez du profit sur une boîte de pois du moment que je la paye 2 cents de plus que M. Green à Vancouver—et cependant j'habite à 700 milles plus près que lui de l'usine. En somme, vous n'encaissez peut-être pas trop d'argent, mais si c'est moi qui en fais les frais, je vous dirai que cela me déplaît autant qu'à tous ceux de mon entourage.

M. GREEN: Pourquoi ne payez-vous pas davantage sur le blé?

M. MUTCH: Pourquoi? Je crois que c'est déjà payé. Mais à quoi bon revenir sur le sujet! Ni vous ni moi ne vivrons sans doute assez vieux pour rentrer dans l'argent que tout cela nous a coûté.

M. JOHNSTON: Là n'est pas la question, telle que je la vois. Nous discutons actuellement les tarifs transcontinentaux, et M. Evans a déclaré que, sur le trafic à destination de Vancouver, les chemins de fer réalisent des profits.

M. EVANS: Oui.

M. JOHNSTON: Il n'est pas alors déraisonnable de présumer que, dans l'Ouest du Canada, nous payons des droits qui vous assurent un profit, non seulement équitable, mais excessif.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes sans doute en faveur des mesures législatives à l'étude.

M. JOHNSTON: Nous verrons, monsieur le président. J'estime très déraisonnable pour les chemins de fer de prétendre que l'Ouest du Canada doive être taxé au delà du montant qui leur assure un profit juste et raisonnable.

M. EVANS: Mais il n'en est rien.

M. MUTCH: Dans l'ensemble.

M. JOHNSTON: Vous avez dit que vous faisiez un profit?

M. EVANS: Il ne s'agit pas pour nous de réaliser un profit, mais d'être en mesure de supporter nos frais généraux.

Voici la substance de mon argumentation. Nous avons montré à la Commission royale que toutes ces taxes de concurrence nous rapportaient plus en moyenne, au double point de vue du chargement et du parcours, que le trafic considéré dans son ensemble.

Pour ce qui est du trafic transcontinental, prenons par exemple le cas des conserves. Ces denrées voyagent par chargement de 70,000 livres. Tous les centres de l'Ouest canadien ne peuvent utiliser une telle quantité. Nous accordons des réductions tarifaires pour pouvoir charger plus de marchandises sur chaque voiture, et, dans le cas qui nous occupe, il faut que le chargement soit de 70,000 livres pour bénéficier de ce tarif. Sous le régime des mesures législatives à l'étude, tout secteur de l'Ouest canadien désireux d'obtenir un rabais du tiers devra charger 70,000 livres sur chaque voiture.

M. MUTCH: Une fois établi, ce tarif ne sera peut-être pas au-dessus de nos moyens.

M. STEWART: Avez-vous calculé alors si votre chiffre d'affaires augmentera suffisamment dans l'Ouest pour compenser les pertes que vous pourriez subir?

M. EVANS: Non, nous ne l'avons pas fait, mais je sais que nous avons eu des préposés au trafic ferroviaire dans nos parages pendant des années et que leur jugement...

M. JOHNSTON: Peut-être prennent-ils de l'âge?

M. EVANS: Leur jugement et celui de la Commission sont en notre faveur. D'après eux, c'est un principe erroné qu'il ne faut pas adopter et c'est sûrement un principe que la Commission royale a rejeté.

M. JOHNSTON: Je trouve que M. Stewart a fait une remarque digne de notre attention—il a dit que si les taux étaient réduits, par exemple dans les provinces des Prairies, il est tout probable, et la Commission le fait aussi remarquer, qu'il y aurait augmentation de production et de fabrication et par conséquent augmentation de transport par chemin de fer. A mon avis, cela compenserait pour les pertes que vous pourriez subir.

M. EVANS: Je ne puis le contester; tout ce que je puis dire c'est que le jugement des autorités du trafic ferroviaire est contre vous et que mon propre jugement, pour ce qu'il vaut—et il est très limité dans le présent cas—est aussi contre vous.

M. JOHNSTON: Le rapport de la Commission exprime-t-il cela bien clairement?

M. EVANS: Cela se peut, mais je ne sais pas à quelle partie du rapport vous faites allusion. Toutefois, j'aimerais vous reporter à une page du rapport qui appuie ce que je viens de faire remarquer. C'est à la page 95, où il est parlé des tarifs de concurrence, au début des "conclusions":

Les taux de concurrence sont un facteur important de l'armature tarifaire. Aucun de ceux qui ont comparu devant la Commission n'en a préconisé l'abolition.

Les chemins de fer devraient avoir le droit de faire face à la concurrence et, après avoir décidé d'établir des taux de concurrence dans une région, ils ne devraient pas être légalement forcés de les appliquer à d'autres régions où la concurrence entre voituriers n'existe pas.

M. Low: Naturellement, la mesure législative qui nous occupe ne nous force pas à adopter des tarifs de concurrence ni à appliquer les tarifs de con-

currence aux points intermédiaires. Ils vous donnent une marge d'un tiers, n'est-ce pas?

M. EVANS: Oui, ils nous donnent une marge d'un tiers, mais au lieu de l'appliquer aux points intermédiaires, ils l'appliquent à tout l'Ouest—ce qui démolit l'armature tarifaire qui, selon la Commission, est actuellement juste et raisonnable.

En 1925, lors de la grande enquête, cette question a été complètement débattue devant la Commission des transports qui a déclaré que les tarifs transcontinentaux constituaient un élément utile dans l'armature tarifaire et qu'ils étaient avantageux pour tout le monde.

Maintenant, je ne saurais faire plus que d'exprimer mon opinion, celle de la Commission des transports et celle de la Commission royale, laquelle dit que nous devrions avoir le droit de faire face à la concurrence.

M. LAING: Les tarifs de l'Alberta n'ont-ils pas contribué au développement d'une très florissante conserverie? N'est-ce pas que vous avez une très importante conserverie en Alberta?

M. JOHNSTON: Malgré les tarifs de préférence?

M. LAING: Je dirais plutôt à cause d'eux.

M. JOHNSTON: Non.

M. LAING: Et dans l'Est, vos prix réduits permettent à vos fabricants de conserves de soutenir la concurrence?

M. EVANS: De fait, j'aimerais bien poursuivre la discussion, parce que vous soulevez une question qui n'est peut-être pas comprise de tout le monde.

Nous avons longuement débattu devant la Commission royale le besoin d'exploiter une industrie secondaire dans l'Ouest du Canada et l'un des arguments les plus frappants était que les taux de transport ferroviaire étaient trop élevés. Toutefois, si vous y réfléchissez, la différence des tarifs entre l'Est et l'Ouest est un désavantage pour le producteur de l'Est qui veut écouler ses produits dans l'Ouest, et d'avantage pour le producteur de l'Ouest qui veut fonder dans cette partie du pays une industrie secondaire. Ainsi, il n'y a pas lieu d'affirmer que les tarifs ferroviaires élevés empêchent les industries locales de se développer dans l'Ouest.

M. MUTCH: Pour réfuter cet argument, celui qui aurait réfléchi pourrait dire que le marché potentiel de ces industries se limite au centre du pays. Le manufacturier qui veut fonder une industrie destinée à grandir doit se sentir capable de produire en grande quantité et de rivaliser avec les producteurs de l'Est malgré le désavantage des tarifs—et le producteur de l'Est jouit d'un marché bien plus considérable. Le marché du Manitoba est moindre que celui de la ville de Toronto. Étant donné la production en masse, votre argument a bien peu de valeur. Mieux que cela, si vous expédiez un colis de marchandises de Winnipeg à Toronto et le faites revenir au point de départ sans l'ouvrir, la deuxième expédition coûte moins chère que la première. Lorsque vous parlez d'encourager l'industrie de l'Ouest, si vous ne faites pas entrer en ligne de compte la différence des marchés, la comparaison ne tient pas debout.

M. Low: Il y a aussi les chargements partiels de wagons qu'il faut transporter sur de longues distances.

M. MUTCH: Certains de nos manufacturiers ont accès aux marchés de Toronto et de Montréal pour l'industrie du vêtement, mais il a fallu une guerre et la grâce de Dieu pour qu'ils en arrivent là.

Le PRÉSIDENT: Maintenant que le témoin a eu le temps de se reposer, peut-être que nous pourrions continuer.

M. MACDONALD: Peut-être pourrions-nous passer aux tuyaux de fonte?

M. MUTCH: Savez-vous où il y en a?

M. EVANS: Que voulez-vous savoir au sujet des tuyaux de fonte?

M. MACDONALD: Au point de vue industriel...

M. GILLIS: Puis-je me permettre de poser une question?

Vous nous disiez il y a un moment que 93 p. 100 des marchandises des Maritimes étaient transportées au taux spécifique et que la proportion s'établissait à 90 p. 100 dans l'Ouest. Quel pourcentage des marchandises jouit de ces taux dans le centre du Canada?

M. EVANS: Je crois qu'il est moindre que ces deux pourcentages, mais je peux le trouver si vous voulez. Mon ami, M. Spence, me dit qu'il est de 80 p. 100 dans le centre du Canada.

M. GILLIS: 80 p. 100?

M. EVANS: Oui.

M. GILLIS: Il y a une autre question que je voudrais vous poser. Il y a quelques minutes, il a été question de 70,000 lbs. de marchandises transportées sur une certaine distance à un certain taux. Quels sont les tarifs de l'Ouest en regard de ceux de Québec et d'Ontario pour le même montant de marchandises transporté sur la même distance?

M. EVANS: Mon ami, M. Jefferson, me dit que le taux de cinquième classe pour les conserves est plus élevé dans l'Est que dans l'Ouest pour la même distance?

M. GILLIS: Plus élevé?

M. EVANS: Oui.

M. GILLIS: Je voudrais savoir de combien plus élevé? Ainsi nous aurons une idée de la différence. De temps à autre, on entend des commentaires passablement désavantageux à ce sujet et voici le moment d'en discuter.

M. EVANS: Je le ferai volontiers.

M. GILLIS: Vous nous avez donné un exemple concret pour l'Ouest et je me demande si vous pourriez faire la même chose pour illustrer la situation du centre du Canada.

M. EVANS: Nous n'avons pas parlé de la situation de l'Ouest, mais bien des tarifs de l'Est à l'Ouest et vice versa. Ce sont des tarifs transcontinentaux et ils sont indépendants des tarifs locaux de l'Ouest ou de l'Est. Je n'ai pas parlé des tarifs locaux du tout.

Je veux bien cependant vous aider en vous rappelant que dans une cause précédente nous avons un témoin du nom de Moffat du Manitoba. J'ai une haute idée de ses capacités. M. Moffat a essayé d'exposer le problème de façon très ingénieuse, bien qu'à mon avis son raisonnement ait été quelque peu erroné. Il a d'abord essayé d'évaluer la différence entre l'Est et l'Ouest en se basant sur la direction du trafic; en d'autres termes, il a essayé de trouver ce que coûterait le trafic venant de l'Est aux taux de l'Ouest et ce que coûterait le trafic venant de l'Ouest aux taux de l'Est; en premier lieu, il a déclaré qu'en 21 p. 100 des cas, il trouvait une différence d'environ 13 ou 14 p. 100 au détriment de l'Ouest. En faisant entrer en ligne de compte tous les taux de concurrence de l'Est, il a trouvé que la différence était de 13 ou 14 p. 100. Or, depuis qu'on a révisé les taux de transport des marchandises immédiatement après l'abrogation de la régie des prix, les tarifs de concurrence ont continué de monter à une allure que la plupart des gens ne soupçonnent pas. Le même procédé, avec tous ses défauts, a à peu près égalisé les taux de l'Est et de l'Ouest, ce que d'ailleurs démontre le rapport de la Commission royale—et il y avait pièce à l'appui. Je n'assume aucune responsabilité pour M. Moffat et,

au sujet de son étude, j'ai exprimé l'avis qu'elle pêche par certains côtés; ce qui y figurait comme différence de 13 à 14 pour cent dans les taux est maintenant disparu, ou du moins il y avait péréquation en 1950.

M. GILLIS: Cela vient-il du fait que le transport des marchandises était plus intense dans Québec et Ontario?

M. EVANS: Je ne suis pas sûr de comprendre ce que vous dites, mais il est évident qu'il y a péréquation à l'heure actuelle.

M. GILLIS: Ce que je veux savoir est si le 21 p. 100 autorisé à ce moment-là s'appliquait à l'Est et à l'Ouest et non pas au centre du Canada?

M. EVANS: Oh, les taux ont été uniformisés partout.

M. GILLIS: Alors la différence viendrait des transports sur courtes distances.

M. EVANS: Oui les courtes distances font toute la différence.

M. GILLIS: Et une grosse différence.

M. EVANS: Oui.

M. GILLIS: Ces deux provinces renferment le gros de la population et constituent votre principal marché. L'expéditeur des provinces centrales domine le marché parce qu'il est à proximité de ce marché.

M. EVANS: Parfaitement.

M. GILLIS: C'est pour cela que les marchandises de l'Est et de l'Ouest ont difficilement accès au marché central.

M. EVANS: Cela me paraît inévitable et j'ose espérer que nous n'aurons jamais à rejeter sur les chemins de fer le soin d'égaliser les marchés.

M. GILLIS: A mon avis, vous avez apporté un précieux argument en faveur d'une politique nationale de transport qui permettrait à la Commission des transports de régir la concurrence de sorte que toutes les questions de marchés seraient étudiées par le même organisme.

M. EVANS: Ce n'était pas là le sujet de mon argument.

M. GILLIS: C'était tout de même un très bon argument.

M. EVANS: Non, je ne parlais pas de cet aspect de la question, bien que certains membres du Comité, y compris le président, aient semblé le croire. Tout d'abord, il ne faudrait pas enlever toute latitude aux chemins de fer. Je n'ai jamais donné à entendre qu'il en soit ainsi, mais je dis que tant que la présente situation durera, il ne faudrait pas lier les mains de la Commission de sorte que nous ne puissions pas entrer en lice lorsqu'il s'agit de concurrence juste et raisonnable. Si la concurrence est juste, alors nous pouvons rivaliser et si la concurrence n'est pas juste personne ne peut faire quoi que ce soit. Alors qu'il nous soit permis de rivaliser selon nos moyens.

M. MUTCH: Alors tout dépendra de ce que nous appellerons juste concurrence.

M. EVANS: Parfaitement.

M. MUTCH: Regardez-vous tout ce qui rogne vos profits comme une concurrence injuste?

M. EVANS: Non.

M. JOHNSTON: Mais à l'heure actuelle, n'avez-vous pas le droit de rivaliser à votre aise du fait que les taux sont fixés par mesure législative?

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. EVANS: Non.

L'hon. M. CHEVRIER: Votre point de vue est bien appuyé; votre argument est parfaitement juste à l'égard de l'article 331.

M. JOHNSTON: Oui, bien sûr.

M. EVANS: A l'exception de ce qui a trait aux tarifs transcontinentaux, je serais porté à répliquer que cette question n'est pas suffisante pour nécessiter la revision de la Loi des transports.

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. EVANS: A mon avis personne n'avait eu cette intention. Nous devons d'abord obtenir une autorisation.

M. JOHNSTON: Oh! vous devez obtenir cela?

M. EVANS: Oui.

M. ARGUE: Est-ce que M. Evans n'a pas déclaré ce matin qu'ils avaient la liberté d'adopter des taux de concurrence afin de rivaliser avec les autres voituriers et qu'on ne devrait mettre aucun obstacle à cette ligne de conduite? Par conséquent, je ne vois pas pourquoi les chemins de fer n'ont pas été capables de faire concurrence aux camions à des endroits comme London, Windsor, Hamilton, etc.

M. MUTCH: Ne commençons pas de discussion à ce sujet.

M. ARGUE: A peine deux ans passés,—je ne me rappelle plus à quel moment —j'ai vu de gros camions transporter quatre ou cinq automobiles dans l'Ouest. Auparavant, nous n'avions jamais vu cela; les autos venaient par chemin de fer; mais maintenant vous ne voyez plus d'automobiles transportées par voie ferrée. Comment expliquez-vous cela?

M. EVANS: Je ne sais pas. La situation a changé subitement et nous essayons de faire concurrence.

M. JOHNSTON: Alors, nous n'avons pas à nous alarmer de la concurrence des camions.

M. MUTCH: Ce matin, nous n'avons pas laissé M. Evans nous parler de camionnage et je crois que nous ne le devrions pas maintenant non plus.

M. ARGUE: Je n'avais pas l'intention de parler des camions, seulement nous avons parlé de la concurrence des transports par eau et par camions une partie de la journée.

M. Low: Monsieur le président, je ne saisis pas cette question des tarifs transcontinentaux. Si j'ai bien compris M. Evans lorsqu'il a commencé à parler de péréquation, il a dit que s'il s'en tenait au troisième barème qui apparaît à l'article 332 du bill, et que la mesure soit adoptée, il se pourrait que les chemins de fer aient à augmenter les taux transcontinentaux actuels. Je ne sais pas si c'est bien là ce qu'il voulait dire.

M. EVANS: Ma pensée n'allait pas aussi loin.

M. Low: C'était tout de même indiquer qu'ils seraient forcés de le faire. A la page 113 du rapport de la Commission royale on trouve le barème des tarifs entre les points intermédiaires et des taux transcontinentaux jusqu'à Vancouver. Pour ce qui est des conserves, par exemple, je crois comprendre que le taux transcontinental actuel est de \$1.57?

M. EVANS: Oui.

M. Low: Ce qui est un bond à partir de \$1.40.

M. EVANS: Et il y a eu majoration depuis ce temps-là.

M. Low: C'est ce que je crois comprendre, même que le taux de transport entièrement par chemin de fer s'élève à \$2.97.

M. EVANS: Oui.

M. Low: Eh! bien, M. Evans a déclaré que même au taux de \$1.97 il estimait que les chemins de fer pouvaient réaliser un profit.

M. EVANS: Une marge ou un profit, non, pas un profit, car il y a des frais généraux qui doivent être couverts aussi bien que le reste, mais une marge qui contribuerait à réduire quelque peu nos frais généraux. Un profit c'est ce qui vous reste après que vous avez acquitté tous les frais.

M. Low: Question d'ordre technique; vous obtenez toutefois un résultat différent de ce que vous aviez auparavant.

M. EVANS: Dans l'ensemble, oui.

M. Low: Maintenant, si cela est vrai, les gens n'auraient-ils pas raison de demander que les chemins de fer maintiennent ces taux, puisqu'ils sont spécifiés?

M. EVANS: Non, parce que nous ne sommes pas forcés par la loi de rivaliser. Nous pouvons abandonner la partie.

M. Low: Alors, vous n'êtes pas obligés de soutenir la concurrence?

M. EVANS: Nous aurions pu l'abandonner. Si nous devons perdre de l'argent, aussi bien ne pas continuer.

M. Low: J'imagine difficilement que vous allez abandonner un transport qui vous rapporte un profit, ou du moins qui vous aide à payer vos frais généraux. A mon sens, le public ferait bien de demander à la Commission des transports qu'elle vous oblige d'exploiter de cette façon.

M. EVANS: Il vous faudrait modifier la loi pour en arriver là. Fasse le ciel que vous n'adoptiez pas cette ligne de conduite, parce que si vous l'adoptiez, vous vous ruineriez en peu de temps. Cet organisme a toujours soutenu que les chemins de fer peuvent rivaliser s'ils le veulent, pourvu que leurs revenus ne soient pas inférieurs au prix de revient; mais on ne peut les forcer à le faire et ils peuvent s'arrêter quand bon leur semble.

M. Low: Ils peuvent cesser la concurrence à leur gré?

M. EVANS: Oui. Certaines gens ont protesté devant la Commission que nous n'avons rien à dire du moment que nous bénéficions des mêmes taux que les autres. Si le rail ne veut pas faire face à la concurrence, il n'a pas à le faire. Personne n'en souffre. Prenons, par exemple, les taux de Vancouver; si les compagnies maritimes croyaient que nous ne pouvons effectuer les transports à un prix raisonnable elles essaieraient d'accaparer ce trafic. On nous confie ces transports pour la même raison qu'on nous confie le transport des tuyaux de fonte. Je suis sûr que Vancouver obtiendrait quand même ces tuyaux de manufacturiers anglais par voie d'eau. Nous devons assurer aux manufacturiers de tuyaux des taux qui leur permettent de transporter cette marchandise à Vancouver et pour cela nous devons faire face à la concurrence d'outre-mer parce que l'acheteur de Vancouver peut l'obtenir d'Angleterre et la faire livrer à Vancouver à un certain prix.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Macdonald; il a une question à poser.

M. MACDONALD: Ai-je bien compris lorsque vous avez dit que vous n'auriez pas d'objections à une majoration d'un tiers en sus du tarif transcontinental à certains endroits tels qu'Edmonton pourvu qu'elle ne s'applique qu'aux points intermédiaires de la ligne directe de transit?

M. EVANS: Je n'ai pas dit que je n'aurais pas d'objection. J'ai dit que j'en aurais moins.

M. MACDONALD: Je comprends.

Le PRÉSIDENT: M. Johnston.

M. JOHNSTON: Quant aux tarifs de Vancouver, l'ancien taux de \$1.40 a été porté à \$1.57; jusqu'où pouvez-vous monter encore tout en soutenant la concurrence?

M. EVANS: C'est une question à laquelle je demanderais à M. Jefferson de répondre.

M. JOHNSTON: J'imagine que le taux de \$1.57 est encore inférieur au taux de concurrence des transports par eau, autrement vous ne feriez pas d'affaires.

M. EVANS: Non, il est encore un peu plus élevé que les taux de concurrence du transport par eau.

M. JOHNSTON: Cependant vous tenez toujours les affaires.

M. EVANS: Nous essayons. Nous avons la concurrence et ils font des affaires profitables.

M. JOHNSTON: Jusqu'où pourriez-vous monter?

M. EVANS: Cela dépendrait du relèvement des salaires du personnel de bord, de l'augmentation consécutif du prix du charbon, de la hausse ou de la baisse des frais d'entretien des bateaux, et de la possibilité de continuer le transport maritime rémunérateur des denrées. Dès qu'une cargaison s'offrira, ces cargos sans ligne régulière commenceront à sillonner les mers et vous verrez même certaines compagnies canadiennes construire de nouveaux bateaux parce qu'elles seront assurées d'un trafic profitable; mais elles n'auront pas cette assurance tant que les chemins de fer pourront soutenir la concurrence et donner un meilleur service, même si leurs taux sont un peu plus élevés que ceux de ces bateaux.

M. METCH: Si l'expéditeur pouvait payer \$1.60 au lieu de \$1.57 vous demanderiez \$1.60?

M. EVANS: Bien sûr.

M. JOHNSTON: Mais vous réalisiez un profit lorsque le tarif était de \$1.40 et vous faites encore mieux avec \$1.57, alors les chemins de fer sont en meilleure posture qu'auparavant.

Le PRÉSIDENT: Puisque nous allons ajourner dans dix ou quinze minutes, je désirerais connaître l'avis du Comité dès maintenant—le Comité a-t-il l'intention de se réunir ce soir?

Des VOIX: Non, non.

Le PRÉSIDENT: M. Evans, pourriez-vous nous dire à peu près combien de temps il vous faudra pour terminer votre exposé?

M. EVANS: Je n'ai rien d'ordre général à exposer si ce n'est l'étude de la loi article par article.

Le PRÉSIDENT: Environ combien de temps cela vous prendra-t-il?

M. EVANS: Tout dépendra de la longueur des discussions. M. Spence me prêtera son concours.

Le PRÉSIDENT: Nous assisterons tous à un caucus demain matin, par conséquent, nous ne pourrons pas nous réunir dans la matinée. Si cela est humainement possible je voudrais bien que nous en finissions avec l'exposé des représentants du Pacifique-Canadien demain soir afin de faire imprimer le compte rendu pour nous réunir de nouveau jeudi prochain et donner le temps à ceux qui désirent présenter des observations, y compris les provinces, de vérifier les témoignages déjà rendus. Alors, si nous croyons ne pas pouvoir finir demain soir sans siéger ce soir, j'insiste pour que nous siégions ce soir.

M. EVANS: A mon avis, nous aurons assez d'une heure, à moins qu'il ne nous faille répondre à une foule de questions. Remarquez bien, je ne dis pas que je refuserais de répondre aux questions.

M. MACNAUGHTON: Réunissons-nous ce soir et finissons-en.

Le PRÉSIDENT: Si M. Evans n'est pas trop fatigué.

M. EVANS: Je suis passablement fatigué.

M. MUTCH: En toute sincérité, je crois que nous devrions siéger demain après-midi.

Le PRÉSIDENT: S'il nous faut siéger demain soir, le mercredi...

M. MUTCH: La Chambre ne siégera pas demain soir, cependant.

M. GREEN: Puis-je poser une question à M. Evans? Si je comprends bien, les taux transcontinentaux sont des taux de concurrence et il existe beaucoup d'autres taux de concurrence surtout dans Ontario et Québec. Bien qu'il s'agisse d'un autre genre de transport, ce sont quand même des taux de concurrence. Maintenant, cette proposition dont vous vous plaignez à l'article 332 d), impose une restriction à vos taux de concurrence pour autant qu'ils sont des taux transcontinentaux. En d'autres termes, il n'existe aucune restriction de ce genre sur les taux de concurrence au centre du Canada.

M. EVANS: Non, mais je crains que si vous imposez la restriction à ceux-ci vous devrez automatiquement l'imposer aux autres.

M. GREEN: Je comprends, et si cette mesure législative est adoptée dans sa forme actuelle, il y aura restriction aux taux transcontinentaux, mais pas à aucun des autres taux de concurrence.

M. EVANS: Non.

M. GREEN: Que voulez-vous changer à l'article 332B (2) b)? Voulez-vous qu'il disparaisse complètement, ou voulez-vous le modifier? Que proposez-vous?

M. EVANS: En toute humilité, je souhaite que cet article ne soit pas adopté.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je ajouter un mot à ce que vient de dire M. Green? Il s'agit de taux de concurrence, et l'exception que l'on veut faire aux taux transcontinentaux n'atteindra que le territoire intermédiaire et non celui du Pacifique, de sorte que si toutefois le chemin de fer est atteint—et je parle du présent,—il ne le sera que dans cette partie des taux transcontinentaux qui prévaut entre les points intermédiaires.

M. EVANS: Vous avez parfaitement raison; si, comme je l'ai dit, nous nous apercevons qu'il nous est impossible de maintenir nos taux de concurrence au niveau actuel, nous aurons à envisager un nouveau problème, celui de savoir si nous pourrions soutenir la concurrence avec un tel tarif; si c'est possible avec les taux actuels, la Colombie-Britannique ne subira aucun changement, mais si nous ne le pouvons pas, cette province devra compter sur les bateaux plutôt que sur les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Est-il juste de comparer les taux transcontinentaux avec d'autres genres de taux de concurrence? N'est-il pas vrai que votre réduction des taux transcontinentaux, faite pour soutenir la concurrence des bateaux, est bien plus grande que la réduction des taux de concurrence faite à l'égard des camions?

M. EVANS: Il est presque impossible de généraliser, mais je ne le crois pas.

M. GREEN: Veuillez donc élever la voix, s'il vous plaît.

M. EVANS: Je ne pense pas que la réduction des taux transcontinentaux soit plus grande qu'elle ne l'est à l'égard de la concurrence des camions.

M. MUTCH: Lorsque nous parlons de taux transcontinentaux de concurrence et que le rival envoie ses marchandises par eau, pour constater l'existence réelle des taux de concurrence, il me faudrait savoir d'où part le gros des marchandises qui se dirigent vers l'Ouest sur les voies transcontinentales. S'il provient de la région de Toronto, ou, pour une large part, de la région de Montréal, il vous faudrait me convaincre que le transport par eau constitue un réel danger pour les chemins de fer, sauf dans le cas de certaines denrées lourdes qu'il faut expédier en bloc; je ne sache pas qu'il existe assez de bateaux

pour faire concurrence—je veux dire de bateaux d'immatriculation canadienne —et le nombre des bateaux sans attache qui pourraient transporter les denrées achetées dans cette région par la Colombie-Britannique est plutôt restreint. Si toutefois vous avez à l'idée un chargement qui partirait de Halifax à destination de Vancouver, alors je crois qu'il serait sage de se servir des taux de transport par eau comme base des taux de concurrence, mais de toute façon j'ai mes doutes au sujet des taux de transport par eau.

Le PRÉSIDENT: Quelle est la question?

M. MUTCH: Il n'y a pas de question. Disons, monsieur le président, que j'ai fait un discours, comme j'en ai l'habitude, mais la question se résume à peu près à ceci: pourrait-on savoir, même approximativement, le pourcentage des chargements à destination de l'Ouest qui sont expédiés selon ces taux transcontinentaux de concurrence entre Toronto et Montréal, parcours qui mesure environ un tiers de la largeur du continent pour commencer, et le pourcentage des marchandises qui sont considérées comme pouvant occasionner cette concurrence contre le transport par eau?

M. LAING: J'avais espéré que la question du ministre laisserait prévoir la reprise du service par la Marine marchande du Gouvernement canadien à Vancouver.

M. GREEN: Existe-t-il une raison logique pour que la côte du Pacifique doive se priver des bénéfices de ces taux transcontinentaux lorsque les gens de l'Ontario et du Québec n'auront pas à envisager la même situation en vertu de la présente mesure législative parce que leurs taux ne peuvent être changés par cette règle d'un et un tiers? Est-il juste de traiter la côte du Pacifique d'une façon et les deux provinces centrales de l'autre en ce qui concerne les taux de concurrence?

M. EVANS: Je ne prends parti ni pour une région ni pour l'autre, mais je dis que si nous adoptons le principe à l'égard d'un groupe de taux de concurrence, ce ne sera qu'une question de temps avant qu'il soit adopté dans d'autres groupes. Si vous voulez être logique, vous ne limiterez pas l'application du principe à un seul groupe, mais la Commission royale est bien d'avis que nous devrions avoir la liberté de faire face à la concurrence.

L'hon. M. CHEVRIER: La réponse à cette question ne se trouve-t-elle pas à l'article 332(2) qui préconise la péréquation? S'il est vrai que les taux de l'Ouest sont plus élevés que ceux de l'Est, compte tenu de la convention du Nid-de-Corbeaux et le reste, alors le présent bill devrait équilibrer les taux.

M. EVANS: J'espère que le bill ne vise pas à égaliser les taux de concurrence.

L'hon. M. CHEVRIER: Il ne le peut pas puisque dans l'article 332(4) vous avez une clause qui protège les chemins de fer à cet égard, mais je crois que l'article 332(A) prévoit qu'une catégorie spécifique de marchandises transportée sur un parcours de cent milles dans l'Est du Canada devrait avoir le même taux que si elle circulait dans toute autre partie du Canada. Voilà comment je comprends l'article 332(A) et c'est certainement à cela que songeait la Commission royale.

M. EVANS: Sous réserve d'une condition, et je désirerais ajouter quelques brèves remarques à ce sujet,—à mon avis, il y a des restrictions.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous avez dit restrictions? Et quelles sont ces restrictions?

M. EVANS: Eh! bien voici. Je crois qu'il est possible d'égaliser les taux de catégories. Je crois qu'on peut égaliser les taux spécifiques que j'appelle taux de denrées par mille et qui sont une application générale des taux du tarif. Je ne crois pas qu'on puisse équilibrer les taux spécifiques de localité

à localité parce qu'ils sont établis pour répondre aux conditions et aux besoins des industries locales, et qu'en les égalisant on risquerait de déranger quantité d'industries en faveur desquelles des taux spéciaux ont été accordés; à mon avis, c'est pourquoi le bill mentionne la péréquation des taux des catégories et des taux milliaires et laisse les autres taux d'ordre général à la discrétion de la Commission des transports. Si l'on commence à égaliser tous ces taux spécifiques de localité à localité, ce sera un méli-mélo qui fera oublier pourquoi ces taux ont été établis.

L'hon. M. CHEVRIER: Ainsi, à l'exception de ces taux de localité à localité, vous croyez qu'il serait possible d'égaliser les tarifs-marchandises en vertu du présent bill?

M. EVANS: Je le crois, monsieur, et nous sommes d'accord.

M. BROWNE: Quelle proportion de ces taux sont des taux de localité à localité?

M. EVANS: Je voudrais bien pouvoir vous le dire. Les seules divisions que nous ayons sont les taux de catégorie, les taux sur un produit désigné, et les taux de concurrence. Je ne crois pas que nous ayons établi la différence entre les taux sur un produit désigné et les taux de localité à localité.

L'hon. M. CHEVRIER: Je vais essayer de répondre à la question de M. Browne. C'est qu'environ 50 pour cent du trafic se range sous les exceptions mentionnées à 332(4) b).

M. EVANS: Sans parler des taux internationaux communs qui évidemment ne peuvent pas être égalisés parce qu'ils intéressent en même temps le Canada et les États-Unis, les taux internationaux rapportent chaque année au Pacifique-Canadien quelque \$70,000,000. Étant donné que le revenu annuel du transport-marchandises se chiffre par \$306,000,000, on peut conclure qu'environ un cinquième du trafic se range dans la première catégorie de tarifs internationaux. En gros, on peut dire qu'un quart de notre revenu total vient des tarifs internationaux de la première catégorie. Maintenant, ces tarifs sont établis d'après les taux américains. Ils sont en général une combinaison des taux-frontière et des taux directs, canadiens et américains, et ils doivent suivre le courant des États-Unis. Lorsqu'une majoration entre en vigueur par delà la frontière, le trafic adopte ces taux. Ces taux ne sont pas augmentés par notre Commission des transports agissant indépendamment.

M. BROWNE: Ce ne sont pas là les taux de localité à localité dont vous avez parlé pour répondre à M. Chevrier?

L'hon. M. CHEVRIER: Non. Voici où je veux en venir: cent représente tout le trafic des chemins de fer, n'est-ce pas?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: Alors, quel pourcentage du trafic est représenté par l'alinéa 5 de l'article 325, c'est-à-dire le trafic visé par la convention du Nid-de-Corbeau, la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes, les tarifs internationaux communs, le trafic d'importation et d'exportation, les taxes convenues, le tarif de White-Pass et du Yukon? Constituerait-il environ 50 pour cent?

M. EVANS: Je le croirais.

L'hon. M. CHEVRIER: Quant à l'autre 50 pour cent, c'est le seul tarif qu'on puisse songer à égaliser; et pour ce qui est du tarif d'une localité à l'autre, il représente seulement une très petite fraction de ce 50 pour cent.

M. EVANS: Il en serait plutôt une fraction assez importante puisque 10 pour cent environ de tout le trafic circule selon les taux de catégorie.

L'hon. M. CHEVRIER: Pourriez-vous faire des recherches et nous donner la fraction exacte?

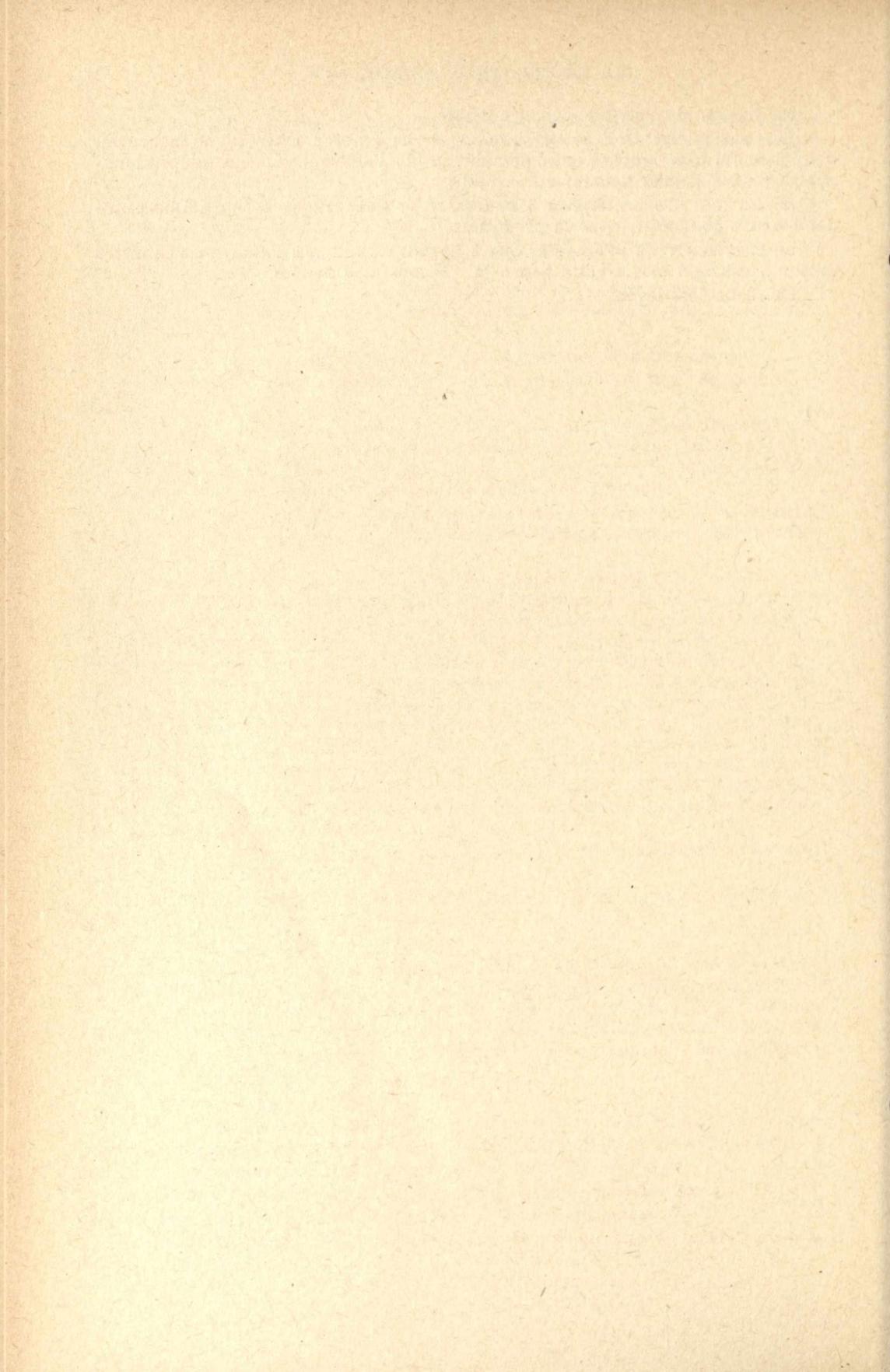
M. EVANS: Je vais faire mon possible.

Le PRÉSIDENT: Dois-je présumer que vous aurez assez d'une heure ou deux pour terminer votre exposé demain? Dans l'affirmative, nous allons ajourner jusqu'à 3 heures demain après-midi?

M. MUTCH: De préférence 3 heures, et si nous avons besoin d'une autre demi-heure pour finir, nous la prendrons.

Le PRÉSIDENT: Je m'aperçois que 3 heures ne fait pas l'affaire du ministre puisqu'il est déjà pris à cette heure-là. Disons 3.30 heures.

La séance est levée.



CHAMBRE DES COMMUNES
SECONDE SESSION DE 1951 (2)

COMITÉ SPÉCIAL
CHARGÉ D'ÉTUDIER

LA LÉGISLATION FERROVIAIRE

PRÉSIDENT: M. HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 2

CONCERNANT

Le bill n° 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933.

Le bill n° 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Le bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

SÉANCE DU MERCREDI 7 NOVEMBRE 1951

TÉMOINS:

M. F. C. S. Evans, K. C., vice-président et avocat en chef, compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. K. D. M. Spence, avocat de la commission du chemin de fer Pacifique-Canadien.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1952

95662—1

PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE 277,

MERCREDI, 7 novembre 1951.

Le comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire se réunit à 3 heures 30 de l'après-midi, sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

PRÉSENTS:

MM. Argue, Ashbourne, Benidickson, Brooks, Browne (*Saint-Jean-Ouest*), Cavers, Chevrier, Churchill, Cleaver, Gillis, Green, Helme, Johnston, Kirk (*Digby-Yarmouth*), Lafontaine, Laing, Low, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), MacNaught, Macnaughton, McCulloch, Mutch, Nowlan, Weaver.

AUSSI PRÉSENTS:

M. Hugh E. O'Donnell, K. C., Montréal, apparaissant pour le compte des chemins de fer Nationaux du Canada, accompagné de M. H. C. Friel, K. C., avocat en chef du National-Canadien; M. F. C. S. Evans, K. C., vice-président et avocat en chef de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, accompagné de M. C. E. Jefferson, vice-président du Trafic, et de M. K. D. M. Spence, vice-président, avocat de la Commission, aussi du Pacifique-Canadien; M. J. J. Frawley, K. C., Edmonton, avocat du gouvernement de l'Alberta; M. George A. Scott, directeur, bureau de la science économique, Commission des transports; M. Leonard T. Knowles, conseiller spécial en matière de trafic auprès de la Commission royale, et M. W. J. Matthews, K. C., ministère des Transports, chemins de fer Nationaux du Canada; M. J. A. Argo, vice-président adjoint, trafic des marchandises, chemins de fer Nationaux du Canada.

Le président avise le Comité qu'à la suite des télégrammes qu'il a transmis le jour précédent, il a reçu des réponses télégraphiques des premiers ministres du Manitoba et de la Colombie-Britannique, ainsi que de M. W. P. Fillmore, représentant la ville de Winnipeg et la Chambre de Commerce de Winnipeg. Tous trois expriment le désir de comparaître devant le Comité.

Le président donne alors lecture d'un projet de réponse que le Comité agréé. (*Voir le compte rendu des témoignages de la présente séance*).

M. K. D. M. Spence, avocat de la Commission, compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, est alors appelé. Le témoin présente une série d'amendements au bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer, explique la teneur de chacun, et est interrogé à cet égard. Au cours de l'exposé de M. Spence, l'interrogatoire de M. F. C. S. Evans, K. C., vice-président et avocat en chef de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, qui avait été ajourné, est repris pendant de courtes périodes.

L'interrogatoire de MM. Evans et Spence terminé, les deux témoins se retirent avec l'entente que, s'il y a lieu, ils seront rappelés à une date ultérieure.

Sur la proposition de M. Johnston,

Il est ordonné,—que la série d'amendements présentés par les employés supérieurs de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, au nom de cette compagnie, soit imprimée à titre d'Appendice "A" des Procès-verbaux et Témoignages de la présente séance.

Le président donne ensuite lecture au Comité d'une réponse qu'il vient de recevoir du premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard. (*Voir le compte rendu des témoignages de la présente séance*).

Le président avise aussi le Comité qu'il a reçu un communiqué du leader suppléant du Sénat (le sénateur Hugessen), qui est également président du Comité sénatorial des transports et communications, à l'effet que ce comité désire remercier le Comité de la Chambre des communes de l'invitation officieuse de participer à ses délibérations, mais il estime ne pas devoir accepter l'invitation à cette étape.

A 5 heures 45 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au mercredi 14 novembre à 3 heures 30 de l'après-midi.

Le secrétaire du Comité,

ANTOINE CHASSÉ

TÉMOIGNAGES

Le 7 NOVEMBRE 1951

3 h. 30 P. M.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. En plus des personnes dont j'ai fait consigner les noms au compte rendu hier, nous comptons les représentants suivants des Chemins de fer Nationaux du Canada que nous pourrions interroger, s'il y a lieu: M. J. A. Argo, vice-président adjoint, trafic-marchandises; M. W. J. Matthews, directeur, services administratifs et juridique, ministère des Transports; M. Leonard J. Knowles, conseiller en matière de le trafic auprès de la Commission royale, et M. George A. Scott, directeur, bureau de la science économique du transport.

Représentent le chemin de fer Pacifique-Canadien: M. C. S. Jefferson, vice-président du trafic; M. K. D. M. Spence, avocat de la commission.

Depuis que nous avons ajourné hier soir, j'ai reçu des télégrammes de l'hon. Douglas L. Campbell, premier ministre du Manitoba, de l'hon. Byron I. Johnson, premier ministre de la Colombie-Britannique, et de W. P. Fillmore, de l'étude Fillmore, Riley et Watson, agissant pour la ville de Winnipeg, et de la Chambre de commerce de Winnipeg. Tous manifestent le désir d'être entendus.

J'ai rédigé une réponse dont je voudrais donner lecture au Comité pour en obtenir l'approbation avant qu'elle soit transmise:

J'accuse réception de votre télégramme aujourd'hui. Notre Comité compte terminer aujourd'hui l'audition des représentations qui lui seront faites par les chemins de fer Nationaux du Canada et le chemin de fer Pacifique-Canadien, et s'ajournera alors pour une semaine aux fins de faire une étude approfondie de ces représentations. Les témoins des deux chemins de fer doivent revenir, sur demande, pour être interrogés contradictoirement. Je compte que votre délégation sera entendue le 15 ou le 16 ou au début de la semaine suivante, selon que cela vous accommodera, pourvu que je sois avisé.

Cette réponse est-elle satisfaisante?

Convenu.

Nous reprendrons maintenant nos délibérations ou nous les avons interrompues hier.

M. MUTCH: Monsieur le président, puis-je poser une question avant que nous reprenions ces délibérations? Toutes les provinces ont été avisées; ces provinces-ci sont-elles les seules qui ont communiqué avec nous?

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à présent.

M. MUTCH: On m'informe que si l'une quelconque des autres provinces manifeste l'intention d'envoyer des représentants ici, elle sera traitée de la même façon?

Le PRÉSIDENT: Une réponse semblable leur sera transmise.

M. MUTCH: Il y a une province qui a communiqué avec nous par téléphone.

M. K. D. M. Spence (avocat de la Commission, chemin de fer Pacifique-Canadien):

Monsieur le président, je me propose de faire certaines observations et suggestions sous forme d'une analyse du bill n° 12, article par article. J'ai fait préparer des exemplaires des divers amendements à certains articles du bill dont le Pacifique-Canadien propose l'adoption, et le Comité a ces exemplaires en main. Nous n'avons pas d'observations à faire quant aux trois premiers articles. Je voudrais commencer par l'article 4 quant auquel nous n'avons pas d'amendement à suggérer. En fait, le Pacifique-Canadien appuie la modification proposée au paragraphe 2 de l'article 52 de la Loi des chemins de fer. Cet article traite des appels à la Cour suprême du Canada. A l'heure actuelle, il faut obtenir l'autorisation de la Commission pour en appeler sur une question de droit, mais l'autorisation d'en appeler sur une question de compétence ne peut être obtenue que d'un juge de la Cour suprême. Nous estimons qu'il est beaucoup plus juste de permettre au tribunal de décider s'il y a matière à appel sur une question de droit tout comme il lui ressortit déjà de se prononcer sur une question de compétence, et l'amendement proposé épargnera beaucoup d'embarras à la Commission et aux parties intéressées, et de plus simplifiera la procédure sans changer le principe voulant qu'un appel ne peut être interjeté que sur des questions de droit ou de compétence.

Nous n'avons pas d'observations à faire quant aux articles 5 et 6 du bill.

Pour ce qui regarde l'article 7, qui propose une modification de l'article 328 de la Loi, on constatera par les amendements que le Comité a en main que nous avons une proposition d'amendement relativement aux paragraphes 2, 3 et 4 dudit article. Il importe que je fasse observer, monsieur le président, que le soulignement indique les changements que nous proposons quant à la phraséologie du bill.

Le PRÉSIDENT: Mais cela n'indique pas la partie que vous biffez.

M. SPENCE: Cela n'indique pas la partie que nous biffons, non, monsieur. Or, le Comité se souviendra que M. Evans a soutenu hier que les articles 328 à 332 étaient superflus pour autant qu'ils abolissent les tarifs réguliers de catégorie par mille. M. Evans a souligné que la Loi actuelle peut être laissée inchangée et qu'il est possible de faire des nouveaux tarifs égalisés les tarifs maximums ou réguliers ce qui, naturellement, éviterait la nécessité de remanier quelques articles très importants de la Loi sur lesquels la Commission et la Cour suprême se sont fondées pour constituer une volumineuse jurisprudence. Elle conservera aussi, comme l'a dit M. Evans, l'exigence d'une approbation préalable du taux maximum avant qu'il entre en vigueur, ce qui constitue une sauvegarde contre la pratique de taux compensatoires. Ainsi, pour autant qu'il s'agit de l'article 328, nous sommes d'avis que la Loi est satisfaisante telle quelle, et que l'article 328 et les suivants qui visent à abolir les tarifs réguliers ne sont pas nécessaires. Cependant, si le Comité ne se range pas à cet avis, nous soutenons qu'il y a, à tout événement, des amendements opportuns de proposés par rapport aux paragraphes 2, 3 et 4, et vous constaterez que nous préconisons la phraséologie suivante. Je devrais tout d'abord lire le paragraphe 2, afin que nous puissions en faire la comparaison:

328 (2). Un tarif de taux de catégorie est un taux applicable à une répartition par catégorie à laquelle les articles sont assignés dans la classification des marchandises.

Or, notre texte proposé porte que la phraséologie suivante définit peut-être plus clairement un taux de catégorie. Nous proposons que le paragraphe 2 se lise ainsi qu'il suit:

Un taux de catégorie est un taux applicable à des denrées suivant la catégorie à laquelle elles sont assignées dans la classification des marchandises.

Maintenant, quant au paragraphe 3 qui définit les tarifs de taux sur un produit désigné, il y a une ou deux difficultés que je voudrais porter à l'attention du Comité. Les tarifs de taux sur un produit désigné sont de plusieurs sortes. Tous sont applicables à des produits particuliers ou à un groupe particulier de produits et ils diffèrent des tarifs de taux de catégorie qui couvrent habituellement tous les produits mais ne les désignent pas dans le tarif. Pour trouver un tarif de taux de catégorie applicable à un produit en particulier, il faut d'abord consulter la classification aux fins d'établir la catégorie à laquelle le produit est assigné et, la catégorie établie, vous trouvez le taux applicable à cette catégorie dans les tarifs de taux de catégorie. D'un autre côté, dans les tarifs de taux sur un produit désigné, le produit ou le groupe de produits se trouve toujours dans le tarif. Or, dans certains cas, les tarifs de taux sur un produit désigné sont d'application générale entre tous les endroits d'une région donnée et les taux sont basés sur le parcours milliaire et ne limitent pas les endroits auxquels ils sont applicables. Ce sont les échelles des denrées par mille. Or, la première difficulté que pose la définition dans le bill tient au fait qu'il existe des cas où le taux n'est pas désigné dans le taux sur un produit désigné. Par exemple, un produit peut être assigné à la cinquième catégorie dans la classification et, sous le régime du tarif de taux de catégorie, le coût du transport de ce produit serait établi au taux applicable à la cinquième catégorie, mais on a constaté parfois qu'il était nécessaire de réduire le taux de ce produit en particulier, même s'il est de la cinquième catégorie dans la classification. Or, on peut y pourvoir soit en spécifiant le taux réduit dans le tarif, soit en assignant simplement un taux de catégorie inférieur dans ce tarif. En d'autres termes, dans le cas de tuyaux de fer, par exemple, le tuyau de fer est une denrée de la cinquième catégorie, mais dans le tarif des denrées, cet article est assujéti au taux applicable à la septième catégorie. Bien qu'il figure dans la classification comme étant de la cinquième catégorie, il a fallu réduire ce taux, et le tarif fait voir seulement que le tuyau de fer est de la septième catégorie. Le taux du tarif n'est pas spécifié, de sorte qu'il faut passer du tarif des denrées au tarif de taux par catégorie pour établir quels sont les chiffres effectifs en monnaie.

Vous noterez que cet article tel que rédigé dit qu'un tarif de taux de catégorie est un tarif applicable à un article décrit ou nommé dans le tarif renfermant le taux. Il arrive parfois que le tarif ne renferme pas les taux et c'est la seule raison pour laquelle nous proposons ce libellé. C'est, du moins, une raison qui nous induit à proposer la modification de la rédaction.

Ce paragraphe 3 comporte un deuxième élément. Les dispositions actuelles de la Loi des chemins de fer spécifient que les tarifs spéciaux et les tarifs de concurrence se rapportent aux taux moindres que ceux des taux réguliers, qui sont les taux maximums. Vous verrez à la page explicative en face de la page trois du bill, le paragraphe 3 de l'article 329, qui dit:

Les tarifs spéciaux des marchandises doivent indiquer les taxes, moindres que celles du tarif-type.—

La raison en est claire, car le droit d'exiger des taux moindres dans des circonstances spéciales est en tout temps nécessaire, et lors de la rédaction

des anciens articles on a jugé qu'il importait de préciser que les chemins de fer avaient le droit de prescrire ou d'établir des taux moindres que ceux du tarif régulier ou maximum.

Le Comité se souviendra que les amendements proposés présentement renferment une déclaration de politique demandant une péréquation des taux dans tous les cas, qu'il y ait ou non disparité telle que prévue à l'article 314. C'est pourquoi il est plus nécessaire que jamais que les articles proposés maintenant établissent clairement que les tarifs de taux sur un produit désigné et les taux de concurrence soient moindres que ceux d'un tarif de taux de catégorie. Aussi, préconisons-nous que le paragraphe 3 soit modifié de façon qu'il se lise ainsi qu'il suit:

Un taux sur un produit désigné est un taux moindre que le taux régulier de catégorie et est applicable seulement aux produits désignés dans le tarif.

Pour le même motif, il importe d'amender le paragraphe 4 qui définit un taux de concurrence de façon qu'il indique que c'est un taux moindre que le taux normal par catégorie, et nous proposons que ce paragraphe se lise comme il suit:

Un taux sur un produit désigné est un taux moindre que le taux concurrence et est moindre que le taux régulier de catégorie ou le taux sur un produit désigné.

Nous n'avons pas de suggestions à faire quant au paragraphe 5 de l'article 328.

M. MACDONNELL: Puis-je m'enquérir quant à la rédaction du bill où il est dit—“(3) Un taux sur un produit désigné est un taux qui vise un article décrit ou nommé dans le tarif renfermant le taux”. Je suppose que cela se rapporte à l'article ou aux articles nommés dans le tarif.

M. SPENCE: Oui, monsieur.

M. MACDONNELL: Le mot “tarif” dans ce sens signifie...

M. SPENCER: Le tarif dans lequel les taux applicables à ces articles sont énumérés. Il y a, naturellement, les tarifs de taux de catégorie qui ne nomment pas les articles. Par exemple, le tarif régulier actuel de catégorie par mille,—j'en ai une copie ici,—ne spécifie absolument aucun article. Il ne fait voir que les catégories et les distances et le taux exigé pour chaque catégorie d'articles et chaque distance. Cependant, le tarif de taux de catégorie nomme les articles et dit que les taux applicables à ces articles seront de tant pour tant de milles.

M. BROOKS: Pourquoi un produit serait-il désigné comme assujéti à un certain taux de tarif et soumis à un autre? Disons, il serait peut-être assigné à la catégorie cinq et réduit à la catégorie sept?

M. SPENCE: Je ne me suis peut-être pas exprimé clairement. Un produit sera désigné dans le tarif de catégorie et le tarif de catégorie fera voir, au lieu d'énumérer tous les taux pour tous les parcours applicables à ce produit, fera simplement voir que ce produit tombe dans la septième catégorie, bien qu'il soit de la cinquième catégorie dans la classification. Eh bien, le taux de la cinquième catégorie à l'égard de ce produit serait un taux de catégorie, mais quand nous voulons lui appliquer des taux spéciaux nous pourrions dire tout simplement dans le tarif de taux sur un produit désigné que ce produit tombe dans la septième catégorie. Vous vous reporteriez alors tout naturellement à la septième catégorie et consulteriez la septième catégorie dans votre tarif de taux de catégorie et trouveriez le taux qui s'applique à ce produit. Je ne saurais dire si je me suis expliqué plus clairement sur ce point.

M. HELME: Pourquoi assignerait-on un produit à un autre taux?

Le PRÉSIDENT: Parlez un peu plus fort, s'il vous plaît.

M. HELME: Pourquoi assignerait-on un article de la cinquième catégorie à un taux applicable à la septième catégorie?

M. SPENCE: Il peut exister diverses raisons pour que nous ayons besoin d'un taux spécial sur un produit désigné ou d'un taux de parcours sur un produit désigné par rapport à certains produits. Cela peut tenir au fait que nous constatons qu'au taux assigné à ce produit dans la classification, le produit n'est pas transporté en quantités suffisantes. Le taux serait peut-être un peu élevé par rapport à ce produit et il est nécessaire en vue de transporter la plus forte quantité de produits pour donner le meilleur rapport au chemin de fer de réduire le taux applicable à ce produit.

M. MACNAUGHT: Il me semble, monsieur le président, que ce point devrait être développé davantage.

Le PRÉSIDENT: Nous devrions peut-être entendre les explications pour les fins du compte rendu. Beaucoup de ces renseignements me dépassent et j'estime qu'ils dépassent peut-être plusieurs autres députés. Aussi, j'estime qu'il convient de les consigner au compte rendu.

M. SPENCE: Alors, monsieur le président, je devrais peut-être passer à l'article 329. L'article 329 dit ce que les tarifs de taux de catégorie désignent généralement, et les points suivants surgissent: le libellé de l'alinéa a) de l'article 329 surtout lorsqu'on le lit au regard de l'article 332A (2), laisse entendre que seulement un tarif de taux de catégorie calculé au mille est permis. Vous verrez dans le bill le texte de la clause a) de l'article 329, "les tarifs de taux de catégorie a) doivent spécifier les taux de catégorie calculés au mille pour toutes distances couvertes par le chemin de fer de la compagnie". L'ancien article 329, paragraphe I, que vous verrez à la page opposée, la page explicative au regard de la page 3, laissait entrevoir la possibilité qu'il y aurait plus d'un tarif régulier pour le transport des marchandises. Ce texte se lit ainsi qu'il suit: "le tarif-type pour le transport des marchandises ou les tarifs-types, lorsque la Commission a autorisé la compagnie à en avoir plus d'un, doit ou doivent indiquer les taxes maximums de transport exigibles, par mille, pour chaque catégorie que comporte la classification des marchandises et pour toutes les distances parcourues par le chemin de fer de la compagnie".

La Commission royale prévoyait probablement qu'il ne devrait y avoir qu'un tarif de taux de catégorie calculé au mille. D'autre part, il m'est clair que l'effet d'un tel taux sur l'arbitraire fondamental, c'est-à-dire sur l'arbitraire applicable à l'est de Fort-William que M. Evans a expliqué hier, et sur l'arbitraire des Maritimes, sera si sérieux que la Commission des Transports peut fort bien en venir à la conclusion, si on lui en laisse la discrétion comme nous soutenons qu'il convient de la lui laisser, qu'il faudra autoriser plus d'une échelle de taux de catégorie.

La clause a) stipule que les distances relatives aux tarifs de taux de catégorie doivent être exprimés en sections ou groupes et que les sections ou groupes doivent comprendre, pour les voiturages de plus long parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours. Cette disposition figure dans le présent article et elle est facultative seulement, et nous soutenons qu'il serait préférable qu'elle soit maintenue.

Cette question est à la fois importante et complexe. Les sections ou groupes signifient que toutes les localités de la région, ou groupes de localités, sont assujetties au même taux. Cette pratique existe maintenant à un degré limité relativement au tarif de taux de catégorie et au tarif préférentiel par mille. Cependant, l'application illimitée de ce principe, si elle était rendue obligatoire par ce bill, pourrait au premier chef venir en conflit avec le principe de l'impo-

sition du taux calculé au mille. Aussi, nous soutenons que la décision en la matière devrait être laissée à la discrétion de la Commission des Transports au lieu de lui être enjointe.

Pour revenir à ce tarif-type dont je tiens une copie, les distances sont exprimées en sections ou groupes.

M. BROWN: Monsieur le président, pourrions-nous obtenir des copies de ce tarif?

M. SPENCE: Je n'en ai pas ici, mais je me ferai un plaisir d'en obtenir. Je crois qu'il serait peut-être utile si vous pouviez vous rendre compte de l'application de ce régime, parce que ces distances sont exprimées d'abord en sections de cinq milles,—elles débutent par cinq milles, dix milles, quinze milles, vingt milles et ainsi de suite jusqu'à ce qu'elles atteignent 100 milles; puis elles sont par sections de dix milles et ainsi de suite à compter de 100 milles,—100 milles, 110 milles, 120 milles, 130 milles et ainsi de suite jusqu'à 500 milles; et ensuite à compter de 500 milles, elles sont en sections de 25 milles jusqu'à ce qu'elles atteignent 1,500 milles; et à compter de 1,500 milles, elles sont en séries de 50 milles. Or, cela veut dire, par exemple, que dans la section de 1,500 à 1,550 milles, les taux sont les mêmes. En d'autres termes, si vous envoyez une consignment d'Ottawa à un endroit à 1,525 milles de distance, le taux serait le même que s'il s'agissait d'un parcours de 1,501 ou de 1,549 milles, le taux étant le même dans les limites de cette section ou de ce groupe. Et cela constitue un moyen de simplifier le tarif grandement sans porter préjudice à qui que ce soit, du moment que l'on n'étend pas trop les sections ou les groupes.

M. MACNAUGHT: Mais vous commencez par une section de 5 milles?

M. SPENCE: Oui.

M. ARGUE: Mais si vous faites une pratique d'avoir des taux de catégorie, cela pourrait causer des complications, et il me semble que c'est une question que l'on devrait laisser à la discrétion de la Commission des transports. Si on étend trop ces sections ou groupes, cela aurait pour effet de rendre la péréquation trop difficile. Alors, par exemple, nous pourrions avoir un taux applicable à des localités, disons dans Québec, et un autre régime de taux applicable aux provinces des Prairies.

M. SPENCE: Nous prétendons que les tarifs de taux de catégorie seront égaux, et nous nous proposons également de ne pas trop étendre ces groupes. Voici ce que j'entends: dans le cas de la section ou du groupe de 1,500 milles, la section ou le groupe embrasse un parcours de 50 milles. Je ne parle pas de la sorte de sections ou de groupes dont vous entendez parfois parler et qui embrassent de grandes régions industrielles.

Mr. McCULLOCH: Ainsi, dans le cas d'une consignment voiturée sur une distance de 1,510 milles, le taux applicable à la section ou groupe 1,550 serait exigible?

M. SPENCE: Le taux serait sur la base de 1,550. Or, voici la difficulté que je conçois relativement à l'application de cet article: si vous imposez l'agrandissement de ces sections ou de ces groupes par rapport à tout parcours plus long, vous ne pouvez les établir par séries dans le tarif comme la chose se pratique actuellement. Par exemple, ils vont par séries de 10 milles, de 100 milles à 500 milles, et chacune de ces sections embrasse 10 milles, de sorte qu'une section de 100 à 110 milles est de la même longueur qu'une section allant de 490 à 500 milles. C'est une section de 10 milles. Et si vous dites maintenant que toute distance accrue doit comporter une plus grande section ou un groupe, l'expéditeur de la région de 490 milles pourrait dire, je devrais avoir une section plus étendue que l'individu qui n'est qu'à une distance de 100 à 110 milles.

La Commission des transports est actuellement bien au courant de ce régime de sections ou de groupes et elle accorde une marge très pratique par rapport à

l'application du tarif. Aussi, nous soutenons qu'il devrait lui être encore loisible d'accorder cette marge, afin que le tarif soit relevé d'une façon normale et raisonnable sans que l'application du régime des sections ou des groupes soit rendue à peu près impraticable s'il n'y a pas de marge.

Cette question comporte un autre aspect. Si le Comité ou le Parlement se prononçait en ce sens en adoptant un régime de péréquation, il ne devrait pas renoncer au principe des arbitraires. Cet article créerait des difficultés du fait de son caractère obligatoire, car je signale que les arbitraires ne sont pas fondés sur les sections ou groupes et calculés par mille.

Or, j'ai répondu il y a un instant qu'un particulier qui se trouvait à 1,530 milles de la localité d'expédition serait appelé à payer le taux applicable au parcours de 1,550 milles. En réalité, on lui appliquerait le taux en vigueur à compter de 1,501 et applicable à toutes les localités variant de 1,501 à 1,550 milles.

Pour revenir un instant à l'article, je propose le texte suivant en remplacement de l'alinéa a) de l'article 329. Je propose que le texte se lise ainsi qu'il suit:

329. Toute compagnie de chemin de fer soumise à l'application de la présente loi:

- a) Doit déposer et publier un ou plusieurs tarifs de taux de catégorie, spécifiant les taux de catégorie réguliers par mille, selon que la Commission le détermine pour toutes distances couvertes par le chemin de fer de la compagnie, et ces distances doivent être exprimées en sections ou groupes, et les sections ou groupes peuvent comprendre, pour les voiturations de plus long parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturations de moindre parcours.

M. EVANS: Monsieur le président, j'ai une question qui m'a été soumise par écrit par un membre du Comité, et je ne veux pas trop m'éloigner du sujet avant d'y répondre. C'est M. Macdonnell qui la formule. La voici:

Un tarif est-il émis pour chaque produit ou groupe de produits soumis à un taux spécial?

La réponse à cette question est "oui", si je comprends bien la question.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Evans.

M. SPENCE: Quant à l'article 329b), je n'ai pas de suggestions à faire, monsieur le président. Pour ce qui regarde l'article 330, je n'ai pas de modification à proposer au paragraphe 1, mais je tiens à faire des observations concernant le paragraphe 2 de l'article 330.

Dès que des tarifs de taux sont déposés par le chemin de fer et ne sont pas réservés ou désavoués par la Commission des transports, ils devraient être jugés justes et raisonnables. Il devrait naturellement être loisible en tout temps à cet organisme de les désavouer, mais ils devraient être jugés justes et raisonnables tant qu'ils ne sont pas désavoués, comme M. Evans nous l'a signalé hier. Il faut se rappeler qu'aucune approbation préalable de tarifs-marchandises par ladite Commission ne sera prévue dans la Loi à l'avenir, à moins que l'on ne maintienne les articles relatifs aux tarifs réguliers, ainsi que nous le proposons.

Le PRÉSIDENT: Et cela répondrait à votre question quant aux réparations?

M. SPENCE: Oui, cela répondrait à votre question concernant les réparations. Il va sans dire que le Pacifique-Canadien préférerait qu'il fut pourvu à l'approbation préalable des taux réguliers de catégorie afin de le protéger contre des réclamations en réparations. Toutefois, si l'on ne peut y pourvoir dans la loi modificatrice, nous soutenons qu'un régime raisonnable s'imposera.

Or, une telle présomption existe dans l'article 343 de la Loi des chemins de fer qui ne figure pas dans ce bill, mais elle traite expressément de poursuites

intentées sous l'autorité de la présente loi contre la compagnie ou ses employés. Je devrais peut-être lire l'article 343 pour faire ressortir ce point.

L'article 343 a pour rubrique "Présomption quant aux taxes légalement exigibles" et se lit ainsi qu'il suit:

343. Si la compagnie dépose un tarif au bureau de la Commission et que ce tarif devienne en vigueur et ne soit pas rejeté par cette dernière, en vertu de la présente loi, ou si la compagnie y participe, les taxes spécifiées dans ce tarif, pendant qu'il est ainsi en vigueur, doivent être, dans une poursuite intentée sous l'autorité de la présente loi contre cette compagnie, de ses fonctionnaires, agents ou employés, décidément réputées les taxes légalement exigibles pour cette compagnie.

Il existe un certain nombre d'articles, les articles 425 à 435, comportant des dispositions pénales en vertu desquelles une poursuite peut être intentée contre la compagnie ou contre ses employés.

Le PRÉSIDENT: Vous dites que cet article n'a pas de portée assez étendue pour nous mettre à l'abri de réparations?

M. SPENCE: Non, parce qu'il ne se rapporte qu'aux poursuites intentées sous l'autorité de la loi et non à des causes dont la Commission des transports est saisie. Aussi, nous prétendons que l'on pourrait donner une application plus étendue à cet article 343 en biffant les mots "dans une poursuite intentée sous l'autorité de la présente loi à l'encontre de cette compagnie, de ses fonctionnaires, agents ou employés".

J'ai incorporé à l'amendement projeté une proposition quant à l'article 343, simplement pour faire voir cet article avec ces mots retranchés. Comme alternative, le paragraphe proposé (2) de l'article 330 pourrait être amendé.

Le changement projeté pourrait être expliqué plus simplement si l'on se reporte à la feuille à laquelle j'ai fait donner pour en-tête "proposition relative à l'article 330 (2)".

Et cet article, comportant notre amendement se lirait alors ainsi:

(2) Lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis d'émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instructions de la Commission, il doit, à moins et jusqu'à ce que la Commission le rejette, ou en suspende ou remette à plus tard l'application, être décidément réputé juste et raisonnable et doit prendre effet à la date mentionnée dans le tarif comme étant celle où on a l'intention de le mettre en vigueur, et il doit remplacer tout tarif antérieur ou toute partie de ce dernier, dans la mesure où il réduit ou majore les taxes y prévues; et la compagnie doit par la suite imposer les taxes qui y sont spécifiées jusqu'à ce que ledit tarif expire, ou que la Commission le rejette ou en suspende l'application, ou qu'un autre tarif le remplace.

M. GREEN: Cet amendement est une alternative à une modification de l'article 343?

M. SPENCE: Oui, monsieur.

M. GREEN: Mais vous préféreriez que l'article 343 fût amendé?

M. SPENCE: Nous préférerions que les taux réguliers fussent maintenus. Deuxièmement, je ne crois pas que nous ayons une préférence très marquée pour la deuxième ou la troisième solution, mais notre première préférence serait pour le maintien des taux réguliers tels que définis présentement dans la Loi, parce qu'il en résulterait moins d'ennuis et cet article maintiendrait les dispositions dont le maintien, estimons-nous, est désirable.

Maintenant, pour ce qui regarde l'article 331. Cet article se rapporte au dépôt de tarifs de concurrence, et M. Evans a traité longuement de ce sujet hier. Je n'ai pas de suggestion à formuler quant à la modification du paragraphe (1), mais hier nous avons distribué...

Le PRÉSIDENT: Oui, nous avons déjà reçu ce texte.

M. SPENCE: ...le texte d'une proposition d'amendement du paragraphe (2), et j'ai annexé une autre copie au texte des propositions que je vous ai fourni hier.

Article 331

(2) La Commission peut exiger qu'une compagnie qui émet un taux de concurrence fournisse lors de la production du taux, ou à une date quelconque, tout renseignement que la Commission peut juger nécessaire afin de lui permettre de déterminer si tel taux est raisonnablement nécessaire pour faire face à la concurrence, et si l'on peut raisonnablement s'attendre que l'établissement d'un tel taux améliorerait le revenu net de la compagnie.

Vous vous souvenez que lorsque M. Evans a traité du sujet des taux de concurrence, il a laissé entendre qu'il suffisait, si les attributions de la Commission des transports ne sont pas déjà jugées suffisantes, de lui conférer le pouvoir d'exiger que les chemins de fer, déposant un tarif de taux de concurrence, fournissent les renseignements que la Commission peut juger nécessaires pour lui permettre de déterminer si le taux est justifié. Je crois que le texte d'un article ainsi conçu est déjà consigné au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: Il l'est.

M. SPENCE: Ausi, n'ai-je pas besoin de répéter le texte. Maintenant pour ce qui regarde l'article 332, celui dont M. Evans n'a pas fait mention hier, j'ai certaines observations à faire. La rédaction est surtout fondée sur celle du paragraphe (3) du présent article 331 de la Loi des chemins de fer, et elle est citée au haut de la page explicative qui est en face de la page 4 du bill.

Il est à observer, cependant, qu'alors que l'article 331 se rapporte seulement aux tarifs spéciaux des marchandises, l'article proposé 332 parle d'un tarif quelconque des marchandises. L'article est ainsi libellé:

332. Lorsqu'il est produit à la Commission une opposition à un tarif de marchandises qui majore un taux dont l'application a été antérieurement autorisée aux termes de la présente loi, il incombe à la compagnie déposant le tarif de prouver que la majoration projetée est justifiée.

Ma seule objection à l'article tient au fait que cet article, tel que rédigé présentement, s'appliquerait aux taux de concurrence. Si les chemins de fer sont obligés, simplement sur la production d'oppositions à la Commission par quelque partie intéressée, de justifier la majoration des taux de concurrence, ils seront sérieusement entravés lorsqu'il s'agira d'effectuer les rajustements continus qui sont nécessaires pour répondre aux changements qui se produisent dans le domaine de la concurrence.

Je pourrais mentionner au Comité que je me suis enquis de la chose l'autre jour et, j'ai constaté que jusqu'à date nous avons apporté cette année plus de 5,000 changements aux taux de concurrence.

Le PRÉSIDENT: J'en conclus que tous ces changements ont été des changements bénévoles de la part de la compagnie, de sorte que vous pensez que vous ne devriez pas être tenus de déposer la même documentation relativement aux tarifs réguliers?

M. SPENCE: Oui, monsieur, et quelques-uns de ces changements comportent des majorations de taux quand la concurrence disparaît: Les changements s'appliquent dans les deux sens. Les taux de concurrence changent selon que la concurrence varie, ou à tout événement, ils devraient changer, et nous essayons de les changer selon que la concurrence change. Il faut parfois que les taux soient majorés et parfois qu'ils soient réduits.

L'hon. M. CHEVRIER: Règle générale, des oppositions sont-elles produites à des tarifs-marchandises de concurrence?

M. SPENCE: Non, monsieur, pas généralement.

L'hon. M. CHEVRIER: Un autre article de la Loi ne s'applique-t-il pas aux chemins de fer, en ce qui concerne les taux de concurrence?

M. SPENCE: Quand nous avons un article qui dit: Lorsqu'il est produit à la Commission une opposition à un tarif-marchandises qui majore un taux, il incombe à la compagnie déposant le tarif de prouver que la majoration projetée est justifiée. Il en résulterait, j'en conclus, que même si nous majorions un taux de concurrence, il nous faudrait en justifier la majoration.

L'hon. M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous citer au pied levé l'article qui traite de taux de concurrence?

M. SPENCE: Vous voulez dire dans la présente Loi?

M. EVANS: Puis-je répondre au point soulevé, monsieur le président? Voici ce qui en est précisément: la Commission a dit qu'il est loisible aux chemins de fer de répondre à la concurrence, ou de cesser d'y répondre selon qu'ils le jugent bon. Alors, si cela confère le droit, disons, à une agglomération ou à une industrie d'une agglomération de se présenter devant la Commission et de dire: "Nous avons été à même de bénéficier de ce taux de concurrence depuis quelque temps. Qu'est-ce qui justifie le chemin de fer de le faire disparaître?" Elle peut contraindre le chemin de fer de retenir ce taux jusqu'à audition par la Commission; puis, elle pourrait peut-être impliquer que la Commission a le droit de nous contraindre de répondre à cette concurrence, si nous ne jugeons pas bon de le faire. En conséquence, cela revêt la forme d'un changement révolutionnaire en matière de fixation de taux de concurrence. La seule protection que nous demandons c'est que l'article ne soit pas laissé imprécis en matière de taux de concurrence,—parce que tout le régime de taux de concurrence porte que vous ne devez pas les maintenir en vigueur si la concurrence...

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne crois pas que l'intention ait été d'enlever le droit prévu dans cet article. J'exprime cette opinion, sauf correction.

M. EVANS: Je soutiens respectueusement que c'est ce que fait l'article.

M. SPENCE: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, j'en viens à l'article 32A, et vous trouverez parmi les feuillets qui ont été distribués une proposition d'amendement des paragraphes 1 et 2 du présent article. Tout comme M. Evans l'a signalé hier dans son exposé, le paragraphe 1 qui constitue une déclaration de politique nationale en matière de tarifs-marchandises d'une très vaste portée quant à sa rédaction et pourrait être étendue à la péréquation de tous les tarifs de taux de catégorie et des tarifs de taux sur un produit désigné, et même à la péréquation des taux de concurrence. On pourrait peut-être l'interpréter comme étant d'une telle portée qu'il exigerait que tous les taux applicables à des produits semblables soient égaux et qu'en conséquence une seule échelle de taux serait possible.

Or, il va sans dire que ce ne fut manifestement pas l'intention. Il arrive que la Loi des chemins de fer comporte un modèle qui pourrait servir aux fins de la péréquation des taux, et ce modèle se trouve dans l'article 322 qui pourvoit à une classification uniforme. Vous serez peut-être intéressés de

savoir que c'est sous le régime de cet article 322 que nous avons aujourd'hui une classification uniforme dans tout le Canada. Il est également intéressant de noter que les États-Unis n'ont pas encore atteint le degré d'uniformité en matière de classification que nous avons chez nous.

Or, le langage de l'article 322 pourrait fort bien être adapté au nouvel article proposé 332A (1). Aussi, je suis d'avis que le paragraphe pourrait être rédigé de nouveau et se lire ainsi qu'il suit:

(1) Il est par les présentes déclaré que la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises est la suivante: les différences de taux entre diverses parties du Canada, bien que ne constituant pas une disparité injuste au sens de l'article 314, doivent être éliminées dans la mesure où la chose est raisonnablement praticable, en tenant compte de tous les intérêts légitimes en présence, et la Commission est par les présentes autorisée et il lui est enjoint, de temps à autre, de passer en revue le régime des taux de transport des marchandises applicable au Canada, aux fins de mettre en vigueur cette politique et de rendre telles ordonnances par voie d'une révision de taux et de tarifs ou autrement selon qu'elle le peut juger bon.

M. McCULLOCH: Cela relève de l'article 332A?

M. SPENCE: Oui.

M. McCULLOCH: Vous avez mentionné l'article 322A.

M. SPENCE: J'ai dit que l'article 322 est l'article dans la Loi actuelle des chemins de fer qui pourvoit à la péréquation ou à une classification uniforme.

Vous trouverez les mots dans le paragraphe (1) de l'article 322:

Les tarifs de transport des marchandises sont assujettis et subordonnés à la classification que la Commission peut prescrire ou autoriser, et la Commission doit s'efforcer d'établir une classification uniforme autant que possible pour tout le Canada, en tenant compte de tous les intérêts légitimes en présence.

Maintenant, pour ce qui regarde le paragraphe (2) de l'article projeté 332A: à mon avis, et tout comme M. Evans l'a signalé hier, ce paragraphe, même s'il revêt une quelconque des formes proposées, ne serait pas nécessaire. Cependant, si on insiste sur son adoption, je propose qu'il se lise ainsi:

(2) Sans restreindre la généralité du paragraphe (1) la Commission peut exiger qu'une compagnie de chemin de fer:

- a) établit une échelle ou des échelles uniformes de taux de catégorie applicables sur son réseau au Canada;
- b) égalise entre différentes parties du Canada toute échelle ou toutes échelles de taux sur un produit désigné, selon une base milliaire, applicables au même produit ou aux mêmes produits;
- c) révise tous autres tarifs ou taux qui, de l'avis de la Commission peuvent être égalisés entre différentes parties du Canada.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Spence, puis-je poser cette question? Si le paragraphe (2) était approuvé, le régime des tarifs-marchandises ne subirait pas de changement, de changement sensible, parce que les paragraphes (1) et (2) de l'article 322A sont les paragraphes qui établissent la nouvelle structure des tarifs-marchandises?

M. SPENCE: Oui, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: Et si le paragraphe (2) était adopté, alors vous n'auriez pas de nouvelle structure de tarifs-marchandises.

M. SPENCE: Nous espérons pouvoir établir la péréquation des tarifs-marchandises.

L'hon. M. CHEVRIER: Je le sais, mais ce n'était pas ma question. Ma question portait que la structure des tarifs-marchandises soumis à certaines modifications demeurerait ce qu'elle est aujourd'hui.

M. ARGUE: Elle comporterait certainement beaucoup moins de changements. A mon sens, ce projet de modification jette la péréquation par dessus bord.

M. EVANS: Puis-je différer humblement d'opinion avec vous, monsieur?

Le PRÉSIDENT: Si je puis interrompre, la sonnerie d'appel de la Chambre nous convoque pour la prise d'un vote; aussi suspendrons-nous la séance pendant vingt minutes.

La séance est suspendue pour permettre aux membres de voter à la Chambre.

—La séance est reprise.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous allons continuer nos délibérations.

M. EVANS: Au moment de la suspension de la séance, j'étais sur le point de répondre à une question posée par M. Argue. Ils s'est enquis, je crois, si la proposition que nous formulons maintenant à l'appui d'une modification de l'article relatif à la péréquation ne détruirait pas la péréquation. Je vous réponds non, monsieur. En fait, nous exprimons l'opinion dans notre mémoire respectueux qu'elle facilitera la péréquation, parce qu'en théorie vous pouvez avoir une péréquation théorique d'un caractère si radical qu'elle bouleversera toutes les industries de ce pays. Vous pouvez aussi avoir une péréquation d'une nature qui préservera ce que la structure actuelle comporte de bon, et les choses qui, affirmons-nous, sont précieuses et devraient être conservées, sont les arbitraires dont il a été question.

Nous estimons qu'il est tout aussi possible d'égaliser deux échelles qu'il l'est d'opérer la péréquation entre une seule échelle et rien, si je puis m'exprimer ainsi. Je crois que la péréquation vise essentiellement à établir une égalité entre régions, et si vous avez deux ou trois échelles vous pouvez égaliser ces échelles entre régions. Cependant, il y a ce troisième groupe de taux régissant le trafic circulant d'une région à une autre,—de l'ouest à l'est,—et si vous donnez à ces régions une échelle unique, et si, en les appliquant vous détruisez ces arbitraires, vous manquez votre but. Nous essayons de les conserver et d'égaliser ces choses qui sont maintenant inégales. Est-ce que je m'exprime clairement?

L'hon. M. CHEVRIER: D'après le raisonnement que vous faites valoir maintenant, vous dites que vous pouvez égaliser les taux sous le régime de l'article 314?

M. EVANS: Non, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous ne les égalisez pas?

M. EVANS: Non, monsieur.

Notre amendement porte:

Il est par les présentes déclaré que la politique nationale en matière de taux de transport des marchandises est la suivante: les différences de taux entre diverses parties du Canada, bien que ne constituant pas une disparité injuste au sens de l'article 314, doivent être éliminées dans la mesure où la chose est raisonnablement praticable, en tenant compte de tous les intérêts légitimes en présence...

Cela, nous l'affirmons, va beaucoup plus loin que l'article 314.

L'hon. M. CHEVRIER: Sauf votre respect, je ne sais ce que cet article signifie.

M. JOHNSTON: Bravo, bravo!

M. ARGUE: Il comporte trop de réserves.

M. EVANS: Eh bien, monsieur, si vous parlez de "réserves",—nous avons réalisé une classification uniforme sous le régime de l'article 322, et si vous en examinez le texte vous y trouverez plusieurs réserves, en principe. Nous l'avons réalisée sous le régime de cet article.

M. ARGUE: Ce n'est pas encore une péréquation des tarifs-marchandises?

M. EVANS: Je vous demande pardon?

M. ARGUE: Ce n'est pas encore une péréquation des tarifs-marchandises si vous laissez le texte tel quel. Il y aura disparité injuste,—"dans la mesure où la chose est praticable en tenant compte de tous les intérêts légitimes..." et le reste. Je crains que la situation actuelle ne soit guère changée.

M. EVANS: Le Comité désire-t-il établir une péréquation sans égard à répercussion sur qui que ce soit au pays?

M. ARGUE: Le bill comporte beaucoup d'exceptions.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Evans, le texte du bill n'est pas établi pour répondre aux désirs du Comité.

M. ARGUE: Voilà le point.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce sont les recommandations de la Commission royale et ce sont elles que nous réalisons. Je ne pense pas qu'il s'agisse de rédiger le bill de façon qu'il réponde aux désirs du Comité. C'est le désir du Comité de se rendre aux vœux de la Commission royale.

M. EVANS: C'est également notre désir, je crois pouvoir dire en toute sincérité que nous n'essayons nullement de faire échouer cette péréquation qui, affirmons-nous, est possible.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne veux pas prendre de temps inutilement, mais tel que j'entends le rapport de la Commission royale, il comportait cette conclusion: que l'échelle des tarifs-marchandises du Canada était désuète, que le temps était venu de la changer, de la moderniser et de lui donner plus de souplesse. Tout le monde, même ceux qui représentaient les provinces, ont décidé que ce changement s'imposait et c'est ce à quoi vise le projet de loi,—et votre amendement ferait manquer ce but.

M. EVANS: Je le regrette beaucoup, monsieur, mais je ne puis abonder en ce sens. J'estime que cet amendement rend la chose possible; je prétends même respectueusement que cela rend la chose un peu plus possible.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'argumenterai pas avec vous parce qu'en définitive vous êtes peut-être plus au fait de la question que je ne le suis. Aussi, qui suis-je pour argumenter avec vous, un expert?

M. EVANS: Je ne vous demande pas de m'accepter comme tel; reconnaissez ma sincérité, voilà tout.

M. JOHNSTON: Puis-je poser une question à M. Evans? Vous dites dans cette proposition:

Il est par les présentes déclaré que la politique nationale en matière de taux de transport des marchandises est la suivante: les différences de taux entre diverses parties du Canada, bien que ne constituant pas une disparité injuste...

Serait-il loyal de supposer que l'échelle actuelle des taux ne constitue pas une disparité injuste?

M. EVANS: Le grief que l'on formule se rattache à l'article 314, le seul article de la Loi qui traite de péréquation. Les personnes qui formulent des griefs à ce sujet disent que la Commission des transports a constamment pris pour attitude que les différences de taux entre diverses régions ne constituaient

pas une disparité injuste. Quand je me sers des mots "disparité injuste", j'entends l'expression que l'on relève dans la Loi actuelle des chemins de fer. En d'autres termes, si vous avez un taux applicable entre "A" et "B" dans l'Ouest canadien, et un taux entre "C" et "D" dans l'Est canadien, et il existe une différence entre ces taux, sous le régime de l'article 314, n'offre pas de remède à moins qu'on ne puisse trouver un marché commun et à moins qu'on ne puisse établir que le plaignant a subi un préjudice du fait d'une différence de taux dans les autres régions.

M. JOHNSTON: Mais jusqu'à présent vous soutenez que les taux actuels ne sont pas injustes?

M. EVANS: N'établissent pas une disparité en faveur ou au détriment de,— et c'est là un terme juridique qui se trouve dans la Loi.

Des VOIX: Oh, Oh!

M. JOHNSTON: Un terme très élastique?

M. EVANS: Oui, c'est un terme très malheureux.

M. JOHNSTON: J'ai dit "élastique".

M. EVANS: C'est aussi un terme malheureux parce que la disparité injuste ne devrait pas exister au pays, et la Commission des transports n'a pas toléré qu'elle existe.

M. JOHNSTON: Vous seriez donc d'avis qu'étant donné qu'il n'y a pas eu de disparité injuste sous le régime des taux actuels il n'y a guère lieu de changer la présente Loi.

M. EVANS: Non, monsieur, je dis tout le contraire dans cet article. Je dis que là où les parties ont échoué parce qu'il n'existait pas de disparité injuste sous la Loi des chemins de fer, elles auront maintenant le droit sous le régime de cette politique de faire disparaître ces différences.

M. JOHNSTON: Alors, vous prétendez que la loi, comme elle était auparavant, ne vous permettrait pas de répartir les taux de transport de marchandises avec plus d'égalité qu'actuellement et que, par conséquent, il faudrait la modifier de quelque façon.

M. EVANS: En vous exprimant ainsi, vous m'obligez à dire que non. Je veux qu'il soit bien compris que mon intention n'est pas d'éluder la question. Les termes de la loi ne permettait à personne de démontrer que les taxes plus élevées dans l'Ouest que dans l'Est du Canada étaient injustes et préjudiciables, à moins qu'il soit possible de prouver le tort que ces taxes plus élevées causaient aux expéditeurs qui y étaient assujétis. L'une des plaintes a porté sur ce sujet. La chose n'est pas facile à prouver. Maintenant, nous avons là cet article qui stipule que les différences de taux entre les régions, qui ne constituent pas une mesure injuste comme auparavant ne seront plus permises.

M. GREEN: Vous voulez dire comme vous croyez que c'était auparavant?

M. EVANS: Oui.

M. LOW: Votre compagnie a-t-elle déjà admis que les taux actuels constituent une mesure injuste?

M. EVANS: Si vous voulez dire en général, entre l'Est et l'Ouest...

M. LOW: Je veux dire n'importe où. Je vous donne toute la latitude voulue.

M. EVANS: Ce serait miraculeux si vous ne trouviez pas nos taux injustes, dans certains cas.

M. LOW: Avez-vous admis cela dans votre témoignage devant la commission royale?

M. EVANS: Je le crois. Lorsque nous avons reçu des plaintes, nous avons convenu que cette taxe était injuste et préjudiciale et qu'il faudrait y remé-

dier. Mais si vous me demandez maintenant si nous admettons que la différence de taxes exigée entre les régions constitue une distinction injuste, je vous dirai que non. La présente modification qui fait l'objet de critiques nous enlève toute chance de recourir à l'article 314 et de prétendre qu'un plaignant n'a aucunement raison parce qu'il ne peut techniquement établir qu'il y a distinction injuste au point de vue juridique. J'ajouterai que cette clause va plus loin que toute autre clause antérieure, même jusqu'à la péréquation.

M. LOW: Mais pas aussi loin que le présent bill?

M. EVANS: Aussi loin en principe, je crois, mais je ferai respectueusement remarquer au Comité et au Ministre que les modifications proposées dans le présent projet de loi peuvent produire une péréquation dans certains cas, mais qu'il en coûtera très cher à certaines parties du pays à la suite de la suppression de ces suppléments de taxe.

M. ARGUE: Aux chemins de fer peut-être?

M. EVANS: Non, monsieur. Les chemins de fer ne retirent aucun avantage de distinctions injustes ni des différences régionales et nous déclarons ici que nous allons les faire disparaître. J'ignore cependant si la suppression de ces suppléments de taxe est dans l'intérêt des cultivateurs de l'Ouest ou des industriels de l'Est. Je ne crois pas qu'il soit sage de faire disparaître cet arbitraire de base qui existe depuis longtemps parce que, si le cultivateur de l'Ouest paie pour les marchandises qu'il reçoit de l'Est du Canada, il en souffrira, et il y aura des ennuis des deux côtés. Vous pouvez avoir une péréquation complète, c'est-à-dire une seule échelle de tarifs pour tout le pays. Ce sera la péréquation. Tout le monde paiera les mêmes taxes, mais j'ose dire que le commerce ralentira au pays et que le chaos économique en résultera.

M. ARGUE: Vous croyez que c'est ce qui résultera du bill?

M. EVANS: Je ne sais pas. Mais je crois que la situation sera pire et causera plus d'ennuis s'il y a un seul tarif et si vous abolissez ces suppléments de taxe, que si vous laissez la Commission de transports... je ne dirai pas décider, mais si vous lui laissez la possibilité d'avoir plus d'une échelle de taux.

M. GILLIS: Pouvez-vous illustrer par un exemple la façon dont ces suppléments de taxe protègent les gens des Maritimes et les cultivateurs de l'Ouest?

M. EVANS: Ce système des suppléments est défini par le terme "suppléments". Autrement dit, c'est un montant uniforme fixé pour chaque différente catégorie de chaque commodité. Il est fixé sans égard aux distances. Le supplément de taxes des Maritimes est très bas. Ces provinces en sont tellement satisfaites que, lorsqu'elles se sont adressées à la Commission royale, elles pensaient que cette dernière devrait proposer une loi qui en empêcherait la hausse. La Commission royale a maintenu que ces suppléments sont partie intégrante du système de tarification et qu'ils devraient être traités de la même façon. Maintenant, si vous avez un seul tarif qui s'applique de l'Atlantique au Pacifique, tout le monde sera assujéti aux mêmes taux, mais je prétends que les gens qui se trouvent à l'extrémité du pays paieront des taxes supérieures. Ce n'est qu'une opinion. Personne n'a encore décidé d'un tarif unique, mais nous craignons que cela se produise et nous nous contentons de dire: "Laissez libre la Commission des transports!" Que les intéressés puissent venir à nous et nous exposer les faits! S'ils peuvent établir le besoin de supplément, laissez-les faire. Je ne plaide pas en leur faveur. Je prétends uniquement qu'il vaut mieux ne pas juger d'avance, mais laisser la Commission décider, après avoir entendu les parties intéressées, s'il faut recourir à un supplément ou même plusieurs.

L'hon. M. CHEVRIER: La clause 332A, ne comporte aucune prescription, pas plus que le paragraphe (2) qui se lit ainsi:

La Commission peut, pour donner suite à la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises...

A ce sujet, vous avez fait ici, monsieur Evans, des déclarations par trop absolues qui vont à l'encontre du rapport de la Commission royale. Ainsi, vous avez dit que la péréquation des taxes peut nuire grandement à certaines parties du Canada et qu'il fallait être prudent.

M. EVANS: Non, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: J'en ai pris note.

M. EVANS: Puis-je rectifier alors? Si je vous ai donné cette impression, je vais rectifier. J'ai dit que c'était possible.

L'hon. M. CHEVRIER: La Commission des transports existe toujours. Après tout, elle a été créée par le Parlement en vue de la fixation des taux de transport des marchandises au pays.

M. EVANS: Oui, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: Je suis convaincu que le Parlement ne veut pas lui enlever cette fonction. Elle reste l'organisme chargé de fixer les taux de transport des marchandises et la Commission royale s'est opposée à tout changement en cette matière. La Commission, en vertu de cette législation, et à la suite de l'enquête sur la péréquation des taux de transport des marchandises effectuée en vertu de l'arrêté en conseil C.P. 1487, ne reste-t-elle pas l'organisme désigné pour s'occuper des objections que vous avez formulées ici de temps en temps.

M. EVANS: Si je n'étais pas d'avis que la Commission est entravée dans ses fonctions par ce projet de loi, je serais d'accord avec vous. Je veux qu'elle soit laissée libre, mais cet article...

L'hon. M. CHEVRIER: La Commission n'a pas les mains liées en ce qui concerne les articles relatifs à la péréquation, mais on lui demande d'exiger des chemins de fer une tarification uniforme du transport des marchandises. Les chemins de fer sont liés en ce sens, mais cela sort complètement de la question que vous discutiez.

M. EVANS: Permettez-moi de vous faire remarquer que si le paragraphe (2) ne signifie pas qu'il y aura une échelle uniforme...

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ce qu'il signifie, je crois.

M. EVANS: En voici les termes: "La Commission peut, pour donner suite à la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises, exiger qu'une compagnie de chemin de fer établisse une échelle uniforme de taux de catégorie par mille..."

Si vous parlez "d'échelle ou d'échelles uniformes", nous disons la même chose. Voici ce que vous avez fait: l'ancienne loi prévoyait spécifiquement qu'il pourrait y avoir plus d'une échelle de taux, si la Commission le permettait. Vous avez enlevé cette clause. En substituant aux mots qui autorisaient la Commission à maintenir plus d'une échelle de taux, le terme "échelle uniforme", je prétends que vous liez les mains de la Commission. C'est ce que je voulais dire.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais l'article se lit ainsi:

(2) La Commission peut, pour donner suite à la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises, exiger qu'une compagnie de chemin de fer établisse une échelle uniforme de taux de catégorie, par mille, applicable sur son réseau au Canada...

On ne dit pas qu'elle *doit* le faire.

M. EVANS: Non, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: Elle n'y est pas tenue.

M. EVANS: Eh bien! monsieur...

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'ai pas l'intention d'entamer une discussion au point de vue juridique sur le sens de ceci, parce que ça ne nous mènerait nulle part. J'essaie de démontrer qu'un groupe d'avocats du ministère des Transports ont cru que c'était là une façon d'appliquer les recommandations de la Commission royale, et si le paragraphe (2) de l'article 332A est adopté, cela change toute l'histoire.

M. EVANS: Je ne le crois pas, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est pourquoi j'é dis qu'il ne sert à rien d'en discuter. Vous dites que non et je prétends que oui.

M. Low: Monsieur le président, est-ce que ce même sujet n'a pas été discuté indéfiniment devant la Commission royale?

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Low, que la meilleure façon de s'y prendre, si le Comité est d'accord, bien entendu, est d'entendre toutes les remarques que M. Evans et ses compagnons désirent formuler, de les avoir par écrit afin que les intéressés puissent les étudier. Ensuite, nous pourrions ajourner pour une semaine afin de bien les étudier et alors, monsieur Evans, nous allons vous demander, à vous et à M. Spence, de revenir afin de répondre aux questions que les membres du Comité voudront vous poser.

M. BROOKS: C'est une idée. M. Evans a soulevé un doute dans mon esprit au sujet de la situation dans les Maritimes. Si le Comité doit entendre des témoignages à ce sujet, il vaut mieux le faire maintenant parce que nos gens sont anxieux de savoir de quelle façon notre partie du pays en sera affectée. Autre détail: le ministre et autres personnes prétendent que M. Evans n'est pas d'accord avec le rapport de la Commission royale. S'attend-on à ce qu'on le parcoure en vitesse, sans la moindre divergence d'opinion, parce que le rapport dit ceci ou cela?

Le PRÉSIDENT: Je le répète, il me semble que notre étude de la question serait plus logique si nous acceptions tous les exposés que désirent nous présenter les chemins de fer nationaux et le Pacifique-Canadien et si nous prenions le temps de les étudier.

M. MUTCH: Au sujet du présent bill?

Le PRÉSIDENT: Au sujet du présent bill.

M. MUTCH: Il conviendrait peut-être de dire que c'est un peu comme si on nous offrait un tas d'argent contrefait en retour de quelques dix sous neufs.

Le PRÉSIDENT: Aucun commentaire!

M. SPENCE: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, j'en arrive maintenant à l'article 332B qui traite des taxes pour le transport transcontinental de marchandises. Comme M. Evans l'a fait remarquer hier, nous sommes opposés au principe et croyons que si l'article est adopté, les résultats ne seront pas satisfaisants. Nous ne proposons aucune modification. Nous espérons seulement que toute la clause sera rejetée.

Le PRÉSIDENT: Quelle clause?

M. SPENCE: L'article 332B.

Le PRÉSIDENT: A ce sujet, pouvez-vous déposer les renseignements que je vous ai demandés hier?

M. SPENCE: Nous les préparons, monsieur le président, mais nous n'avons pu terminer.

M. EVANS: Ce sera pratiquement impossible, monsieur le président, comme je l'avais pensé d'abord, d'obtenir les chiffres relatifs aux territoires intermédiaires qui seront concernés. Je ne crois pas que nous le puissions. J'ai consulté

nos employés du trafic. Ils me disent qu'on pourrait y arriver en y consacrant une longue période, mais qu'il serait impossible d'obtenir ces renseignements avant que le Comité dépose son rapport.

Le PRÉSIDENT: Serait-il possible alors de remettre au Comité une ventilation de vos frais ainsi répartis: 1, dépenses générales; 2, frais d'entretien de l'emprise et des voies ferrées; et 3, frais de parcours réels.

M. EVANS: Oui, nous pourrions le faire.

Le PRÉSIDENT: Quand pourrions-nous obtenir ces renseignements?

M. EVANS: Lorsque nous comparaitrons de nouveau.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. SPENCE: Je n'ai rien à dire au sujet des articles 8 et 9 du bill.

L'article 10 concerne l'article 336 de la Loi des chemins de fer et le complète par l'adjonction d'une nouvelle clause relative à ce qu'on appelle les taux mixtes. Nous ne posons aucune objection, mais cela nous paraît inutile. Tout ce que cela signifie, c'est que lorsqu'une expédition de marchandises doit être transportée à destination par deux chemins de fer, au lieu d'un seul, et qu'on se plaint d'une taxe trop élevée, ou plus élevée que si la marchandise avait été transportée par un seul chemin de fer, alors la compagnie doit prouver que les frais de manutention sont ainsi plus élevés. Je vous ferai remarquer qu'une clause de ce genre peut être sans valeur ou inutile, parce qu'il est évident que les chemins de fer peuvent fournir la preuve nécessaire dans chaque cas. Qu'il en coûte plus pour le transport d'une marchandise par deux différentes lignes de chemin, sur une certaine distance, que par une seule ligne, est un fait évident. Certaines causes l'ont prouvé à la Commission des transports. Ainsi, je mentionnerai son ordonnance n° 28618, du 1^{er} août 1919, déclarant qu'il en est ainsi. Naturellement, en plus des frais d'aiguillage au point intermédiaire, lorsqu'il s'agit de wagonnées, et des frais d'entreposage lorsqu'il s'agit d'expéditions moindres, deux groupes d'employés de chemins de fer et de fonctionnaires sont concernés, deux entrées doivent être inscrites dans les livres de comptabilité. En réalité, il faut deux organisations au lieu d'une pour s'occuper de l'expédition. Je répète donc que le chemin de fer peut fournir la preuve dans chaque cas et que cette clause n'est probablement pas nécessaire.

Le PRÉSIDENT: Est-elle nuisible?

M. SPENCE: Non, je ne crois pas. Elle signifie simplement qu'il y a audition des parties concernées devant la Commission des transports et que nous devons fournir la preuve.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous n'y avez pas d'objection sérieuse?

M. SPENCE: Non. Nous faisons simplement remarquer qu'elle n'est pas nécessaire. Article 12 maintenant. Je n'ai pas de commentaire.

Les articles 13 et 14 ont trait aux relevés que les compagnies ferroviaires et autres, assujetties à la loi, doivent préparer pour la Commission sur les questions de comptabilité et de statistique. Si nous consultons l'article 380B, au milieu de la page 9, nous verrons que la Commission a établi un système de comptes uniformes pour les opérations ferroviaires des chemins de fer. Ce n'est que dans ce domaine qu'elle exige un système uniforme. Elle n'a rien à voir aux autres champs d'activité de la compagnie de chemin de fer et n'a non plus aucun pouvoir à ce sujet lorsque ces champs ne sont pas compris dans l'entreprise ferroviaire. Il y en a un grand nombre qui n'ont aucun rapport avec l'entreprise ferroviaire, qui n'y sont pas reliés. L'article 380B (1) contient, en dernière ligne, les mots "relatifs à l'exploitation ferroviaire".

Il semble donc que les compagnies de chemin de fer doivent faire rapport sur leurs statistiques ferroviaires seulement d'après les articles 379 et 380. Maintenant, d'après la terminologie de l'article, les compagnies de chemin de

fer semblent tenues de faire rapport sur tout l'actif de la société, le passif, la capitalisation, les frais d'exploitation et le trafic. Nous proposons de remplacer ces articles par les suivants:

379 (1) Toute compagnie de chemin de fer, en ce qui concerne son exploitation ferroviaire, et toute compagnie de télégraphe, de téléphone, de messagerie, comme tout voiturier par eau, est tenue de préparer annuellement, selon les formules et les classification alors prescrites par la Commission, des relevés de son actif, son passif, sa capitalisation, ses recettes, ses frais d'exploitation, et son trafic.

380 (1) Toute compagnie de chemin de fer, en ce qui concerne son exploitation ferroviaire, et toute compagnie de télégraphe, de téléphone, de messagerie, comme tout voiturier par eau, si la Commission l'exige, doit préparer des relevés mensuels de ses recettes, de ses frais d'exploitation et de son trafic, ainsi que tous les autres renseignements qui peuvent être exigés.

Je n'ai aucune suggestion à offrir au sujet des articles 15, 16 et 17.

Ce qui m'amène au dernier article, n° 18, qui a trait aux paiements aux compagnies de chemin de fer pour les frais d'entretien. Je voudrais dès le début qu'il soit clairement consigné au compte rendu que le Pacifique-Canadien n'est pas en faveur de subventions, qu'il n'a jamais demandé ni proposé les subventions recommandées par la Commission royale et prévues dans cet article. A notre avis, si des subventions sont accordées, elles ne devraient pas être considérées comme subventions aux chemins de fer, mais plutôt comme avantage destiné aux usagers du chemin de fer. Si le Parlement avait voulu établir, en principe, une subvention aux expéditeurs de marchandises, nous aurions préféré qu'elle soit versée directement à ces mêmes expéditeurs auxquels elle était destinée, et non payable aux chemins de fer mêmes, étant donné qu'on a tendance à oublier que la subvention n'est pas en réalité destinée aux chemins de fer, mais aux expéditeurs de marchandises.

Notre mémoire contient plusieurs propositions qui pourraient être considérées en vue de la rédaction de l'article 18. Je les offre au Comité, simplement pour expliquer les termes utilisés afin qu'aucune difficulté ne se présente auprès de la Commission lorsqu'il s'agira pour elle, d'établir les frais d'exploitation et de les partager entre les réseaux, ferroviaires. Ainsi, par exemple, on emploie l'expression "voies ferrées" dans le bill sans la définir, et la Loi des chemins de fer n'en donne non plus aucune définition. La Commission aurait donc à décider si l'entretien des voies ferrées comprend celui des points, tunnels, tranchées, voies transversales, voies d'évitement et de garage, installations de signaux et autres ouvrages de ce genre. Il semble invraisemblable que les recommandations de la Commission royale aient voulu que l'on ne tienne compte que de l'entretien des rails, ou peut-être même des traverses et de l'empierrement, mais pas de l'entretien des fondations sur lesquelles ils reposent et qui sont indispensables à l'usage du réseau. Il me semble que la question serait grandement simplifiée ou éclaircie si l'on ajoutait un paragraphe définissant l'expression "voies ferrées" comme étant le chemin de fer lui-même. Le terme "chemin de fer" est expliqué dans une des clauses explicatives de la loi, mais on va peut-être un peu trop loin, parce qu'on y a inclus le matériel roulant, l'équipement, les fournitures et les biens meubles et immeubles que la Commission royale n'avait pas l'intention d'inclure, à mon avis. Mais nous pourrions peut-être tirer parti de la définition du terme "chemin de fer" qui figure dans la loi et en exclure les choses que j'ai mentionnées: le matériel roulant, l'équipement, les biens meubles et immeubles. C'est là le but du paragraphe que je suggère au Comité d'ajouter.

M. Low: Monsieur le président, ne serait-il pas bon d'ajouter ici, dans le compte rendu des témoignages, la clause de la Loi des chemins de fer dont parle M. Spence?

Le PRÉSIDENT: Elle est très brève.

M. SPENCE: Elle apparaît à l'alinéa 21 de l'article 2 et se lit comme il suit:

(21) "chemin de fer" ou "voie ferrée" signifie tout chemin de fer que la compagnie est autorisée à construire ou à exploiter, et comprend tous embranchements et prolongements, toutes voies de garage et d'évitement, toutes gares et stations, tous dépôts, tous quais, tout matériel roulant, tout équipement, toutes fournitures, tous biens meubles ou immeubles et tous ouvrages qui en dépendent, et aussi tout pont de chemin de fer, tout tunnel, ou toute autre construction que la compagnie est autorisée ériger; et sauf lorsque le contexte ne le permet pas, comprend le chemin de fer urbain et le tramway;"

Naturellement, le chemin de fer urbain et le tramway n'ont rien à faire ici. L'amendement que nous proposons est le suivant qui a trait à l'article 18: Ajoutez comme paragraphe (5):

"Aux fins du présent article, "voies ferrées" signifie "chemin de fer", tel que défini dans la loi, mais ne comprend pas le matériel roulant, l'équipement, les fournitures et les biens meubles et immeubles".

Le PRÉSIDENT: Vous voulez que l'article proposé soit modifié ou qu'une définition du terme "voies ferrées" soit incorporée à la loi?

M. SPENCE: Oui, afin que ce soit plus clair et que nous sachions exactement ce que signifie "voies ferrées", lorsqu'il s'agira de cet article.

Une autre question se pose lorsqu'il faut interpréter dans cet article, à l'alinéa b) du paragraphe (1) les mots suivants: correspondant, en développement, au réseau mentionné à l'alinéa a). Vous verrez que l'article dit ceci: "peut verser à la Compagnie des chemins de fer Nationaux un montant égal aux frais annuels de l'entretien de voies ferrées correspondant, en développement, au réseau mentionné à l'alinéa a)". Le réseau mentionné au paragraphe a) est celui du Pacifique-Canadien.

Le hansard du mardi 30 octobre rapporte que l'honorable ministre M. Chevrier a exprimé son intention d'interpréter ces mots comme signifiant "correspondant en termes de parcours journaliers". Il a cependant ajouté que le parcours journalier total des chemins de fer nationaux dans cette région n'était qu'un peu inférieur au double du parcours journalier de la ligne principale du Pacifique-Canadien entre Sudbury et Fort William. A cause de cet article, la Commission des transports n'a plus aucun moyen de décider quel tronçon de la ligne doit être employé par les Chemins de fer nationaux pour trouver le parcours correspondant. Il est sûrement très difficile de donner une définition claire et précise dans la loi, mais nous croyons qu'il sera très difficile pour la Commission des transports de savoir au juste ce dont il s'agit, à moins que nous n'essayions de rendre la chose plus claire. Une méthode qui me paraît bonne—je l'offre au Comité à titre de suggestion,—c'est que le total des frais d'exploitation établis par la Commission pour tout le parcours serve pour le parcours du National-Canadien correspondant au réseau du Pacifique-Canadien. Ce qui veut dire qu'on établirait la moyenne du total des frais d'entretien des 952 milles qui composent la ligne principale du National-Canadien au coût de tant par mille; cette moyenne serait ensuite multipliée par 552, ou par tout autre chiffre auquel la Commission des transports aurait établi le parcours du chemin de fer Pacifique-Canadien entre Sudbury et Fort-William.

Une autre question plus difficile peut aussi se poser ici. Je ne veux pas que le Comité s'imagine qu'il y aura un concours entre le Pacifique-

Canadien et le National-Canadien au sujet des sommes affectées à l'entretien. C'est un fait, cependant, que le programme d'entretien d'un réseau aussi étendu que celui du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien varie d'année en année en ce qui concerne certaines sections de la ligne. Je veux dire qu'une ligne peut exiger un minimum d'entretien au cours d'une année, alors que plus tard, s'il devient nécessaire de renouveler un grand nombre de traverses ou une grande longueur de voie, on fera ces travaux de réparation cette année-là. Mais il est probable que des travaux de cette envergure ne seront pas nécessaires pendant des années à venir.

A cause de ces circonstances, et de la façon dont cet article est rédigé, vous verrez que les chemins de fer retireront une part différente de la subvention chaque année. Cela ne voudra pas dire qu'une des compagnies essaie d'obtenir une subvention plus élevée, ou qu'un chemin de fer est plus efficace que l'autre. C'est simplement parce que les travaux d'entretien nécessaires diffèrent sur chaque section de la ligne, d'année en année.

Si c'est l'expéditeur de marchandises qui doit en bénéficier, suivant l'intention de la Commission royale, une certaine allocation arbitrale doit être déduite des taxes fixées pour le trafic subventionné.

Le Pacifique-Canadien sert de chemin de fer-type parce que l'on s'est basé jusqu'ici sur ses statistiques pour établir le tarif des taux au Canada. Il sera pratiquement impossible d'établir, par des ajustements de taxes, le montant variable des subventions qui pourront être versées d'année en année. Il s'ensuit donc qu'à la suite des fluctuations du montant annuel des subventions reçues par le Pacifique-Canadien, on ne peut réduire les taxes, comme résultat direct de cette subvention, sauf après une longue période.

Le PRÉSIDENT: Risqueriez-vous une opinion au sujet du coût moyen pendant un certain nombre d'années, et pendant combien d'années?

M. SPENCE: Ce serait là une façon d'envisager la chose, assurément. Mais nous n'avons aucune idée de la façon dont il faudrait s'y prendre. Il revient à la Commission des transports d'en décider, mais il se peut que nous nous trouvions en face de grandes difficultés.

M. ARGUE: A combien s'élèvent les frais d'entretien de ce réseau maintenant? En avez-vous une idée approximative?

M. EVANS: J'ai obtenu ce chiffre avant de venir, sans savoir ce que cela comprend. Il est d'un peu plus de 3½ millions de dollars. Il contient des montants qui n'ont peut-être pas été répartis et je ne veux pas en prendre la responsabilité. Mais le chiffre qu'on m'a donné est d'environ \$3·8 millions pour notre section. Cependant, je ne veux pas que le Comité l'accepte comme provenant de moi ou comme étant le chiffre approprié. Il peut être très différent l'an prochain, beaucoup plus élevé ou beaucoup moindre. Je ne peux pas dire si ce chiffre de \$3·8 millions est celui que la Commission avait l'intention d'appliquer en ce qui concerne cet article.

L'hon. M. CHEVRIER: Le ministère a l'intention de le modifier, d'abord afin de bien définir ce que signifie le mot "trafic", et ensuite de façon que la subvention soit reflétée par les taux de transport de l'Est à l'Ouest.

M. Low: Cela est important.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois qu'une modification est prête et que les représentants du ministère l'apporteront lorsqu'ils seront appelés. Je suis sûr qu'ils prendront également connaissance de vos témoignages au sujet des difficultés qui peuvent se présenter à l'égard de la définition du terme "voies ferrées" et autres.

M. EVANS: Puis-je dire quelques mots à ce sujet? Cela nous a causé un peu de difficulté et j'ajouterai même, sans avoir vu la modification en question, que vous n'essayez guère de préciser le trafic que cela touchera. Je dis cela

sans arrière-pensée. Je vous dis simplement que ça ne devrait pas s'appliquer aux taxes transcontinentales de concurrence, parce qu'elles sont basées sur la concurrence. Elles sont également établies à un niveau qui nous paraît nécessaire pour répondre à la concurrence. Alors, si vous l'appliquez aux taxes de concurrence, il en résultera très probablement une réduction de taux qui n'est ni nécessaire ni justifié.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que nous devrions laisser la Commission des transports décider de la question.

M. EVANS: Je suis du même avis.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est l'organisme chargé de fixer les taux. Elle décide, conformément à la Loi des taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes, de quelle façon la majoration ou la réduction doit être partagée entre les divers chemins de fer. Il me semble qu'elle devrait agir dans le présent cas.

M. EVANS: C'est bien mon avis.

M. ARGÛE: Ce n'est pas votre intention, monsieur Chevrier, de présenter cette modification seulement après toutes nos discussions?

L'hon. M. CHEVRIER: Non. Mais j'ai pensé que le Comité aimerait savoir dès maintenant ce que nous avons l'idée de faire.

M. SPENCE: Je n'ai plus qu'un seul commentaire à faire. J'ai parlé de la difficulté qu'il y aurait à déterminer de quelle façon les montants variables de la subvention pourraient être reflétés dans les taux de transport. J'ajouterai maintenant, sans vouloir insister, qu'à mon avis, le présent Comité pourrait décider s'il ne serait pas sage de partager également la subvention totale entre les deux réseaux ferroviaires. Cela éviterait nombre de difficultés et de discussions chaque année. Il semble tout à fait probable que le total des frais d'entretien dépassera généralement le montant global de la subvention et que, par conséquent, une répartition égale des 7 millions de dollars, soit \$3,500,000 pour chacun des réseaux, serait tout à fait dans l'ordre.

Cependant, si l'on désire encore que la Commission des transports fasse enquête sur les frais d'entretien, et je ne m'y oppose pas, je proposerais que l'article soit modifié de façon que, lorsque la Commission aura établi les frais d'entretien, le montant total de la subvention ainsi devenu payable soit partagé également entre les deux réseaux ferroviaires. C'est là tout ce que j'avais à dire à ce sujet, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup, monsieur Spence.

Le Comité désire-t-il que nous ajoutions au compte rendu de nos délibérations, à titre d'appendice, les modifications proposées par les deux témoins, M. Evans et M. Spence?

M. JOHNSTON: Oui, parce que plusieurs d'entre nous n'en ont aucune copie.

Le PRÉSIDENT: Depuis le commencement de la séance de notre Comité cet après-midi, j'ai reçu un télégramme du premier ministre de l'Île du Prince-Édouard auquel je répondrai; le Comité m'a également donné instruction de m'adresser au leader du Sénat et au président du Comité sénatorial du transport afin de savoir s'ils seraient intéressés à siéger au sein de notre Comité en ce qui concerne notre enquête.

J'ai reçu un mot du leader suppléant du Sénat qui est en même temps président du comité sénatorial des chemins de fer ou du Comité sénatorial du transport remerciant notre Comité de son invitation. Il déclare cependant qu'ils ne peuvent accepter notre invitation pour le moment.

M. BROWNE: Auriez-vous objection à nous révéler ce que le Premier ministre de l'Île du Prince-Édouard avait à dire?

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous que je vous lise son télégramme?

M. BROWNE: Oui.

Le PRÉSIDENT: M. Hughes Cleaver, président, Comité spécial de la Chambre des communes chargé d'étudier la législation ferroviaire, Ottawa,—5 novembre. Mon gouvernement ne désire présenter aucune recommandation autre que celle qu'il a soumise à la Commission royale et, plus récemment, par l'entremise de Rand Matheson, de la Commission des transports dans les Maritimes.

J. Walter Jones, Premier ministre.

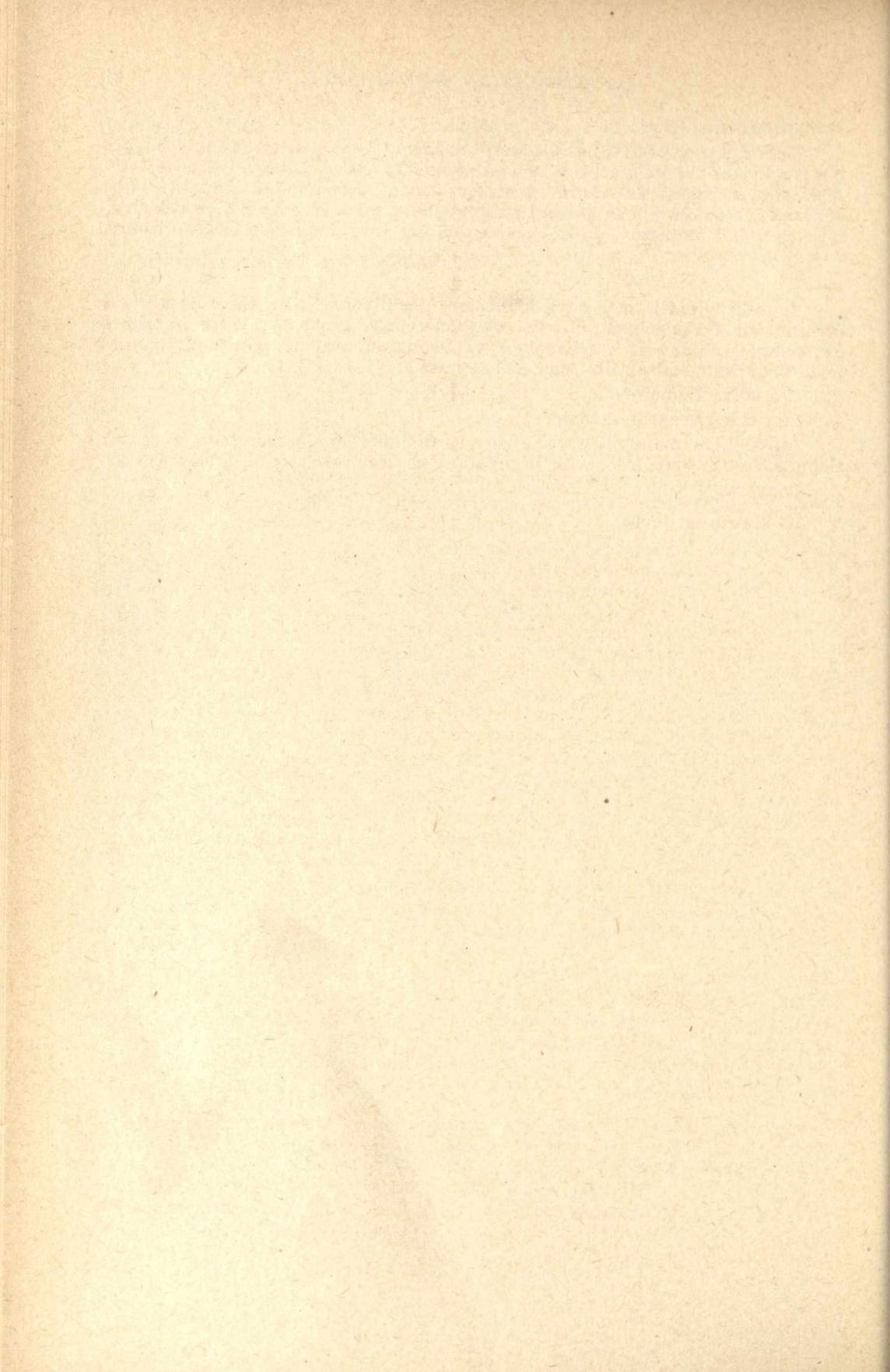
Vous convient-il que nous ajournions maintenant? Je me suis adressé directement à l'Imprimeur du Roi et j'espère que des exemplaires imprimés des comptes rendus de nos témoignages jusque aujourd'hui seront disponibles jeudi pour les membres du Comité et le public.

Des VOIX: Demain?

Le PRÉSIDENT: Oui, demain.

Allons-nous maintenant remettre nos délibérations à mercredi prochain? Comme c'est le jour du caucus, je propose mercredi après-midi, à 3 heures 30. Convenu.

La séance est levée.



Appendice "A"

MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR LA
COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN

au BILL n° 12,

"LOI MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER"

PROPOSITION RELATIVE À L'ARTICLE 328 (2), (3) et (4)

Article 328

(2) Un taux de catégorie est un taux applicable à des denrées suivant la catégorie à laquelle elles sont assignées dans la classification des marchandises.

(3) Un taux sur un produit désigné est un taux moindre que le taux régulier de catégorie et est applicable seulement au produit ou aux produits désignés dans le tarif.

(4) Un taux de concurrence est un taux établi pour répondre à la concurrence et est moindre que le taux régulier de catégorie ou le taux sur un produit désigné.

PROPOSITION RELATIVE À L'ARTICLE 329 a)

329. Toute compagnie de chemin de fer soumise à l'application de la présente loi:

- a) Doit déposer et publier un ou plusieurs tarifs de taux de catégorie, spécifiant les taux de catégorie réguliers par mille, selon que la Commission le détermine pour toutes distances couvertes par le chemin de fer de la compagnie, et ces distances doivent être exprimées en sections ou groupes, et les sections ou groupes peuvent comprendre, pour les voiturages de plus long parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours.

PROPOSITION RELATIVE À L'ARTICLE 343

343. Si la compagnie dépose un tarif au bureau de la Commission et que ce tarif devienne en vigueur et ne soit pas rejeté par cette dernière, en vertu de la présente loi, ou si la compagnie y participe, les taxes spécifiées dans ce tarif, pendant qu'il est ainsi en vigueur, doivent être décidément réputées les taxes légalement exigibles par cette compagnie.

PROPOSITION RELATIVE À L'ARTICLE 330 (2)

Article 330

(2) Lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis d'émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instruc-

tions de la Commission, il doit, à moins et jusqu'à ce que la Commission le rejette, ou n'en suspende ou en remette à plus tard l'application, être décisivement réputé juste et raisonnable et doit prendre effet à la date mentionnée dans le tarif comme étant celle où on a l'intention de le mettre en vigueur, et il doit remplacer tout tarif antérieur ou toute partie de ce dernier, dans la mesure où il réduit ou majore les taxes y prévues; et la compagnie doit par la suite imposer les taxes qui y sont spécifiées jusqu'à ce que ledit tarif expire, ou que la Commission le rejette ou en suspende l'application ou qu'un autre tarif le remplace.

PROPOSITION RELATIVE À L'ARTICLE 331 (2)

Article 331

(2) La Commission peut exiger qu'une compagnie qui émet un taux de concurrence fournisse lors de la production du taux, ou à une date quelconque, tout renseignement que la Commission peut juger nécessaire afin de lui permettre de déterminer si tel taux est raisonnablement nécessaire pour faire face à la concurrence, et si l'on peut raisonnablement s'attendre que l'établissement d'un tel taux améliorera le revenu net de la compagnie.

PROPOSITION RELATIVE À L'ARTICLE 332

Article 332

Lorsqu'il est produit à la Commission une opposition à un tarif de marchandises qui majore un taux, sauf un taux de concurrence, dont l'application a été antérieurement autorisée aux termes de la présente loi, il incombe à la compagnie déposant le tarif de prouver que la majoration projetée est justifiée.

PROPOSITION RELATIVE À L'ARTICLE 332A (1) ET (2)

Article 332A

Il est par les présentes déclaré que la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises est la suivante: les différences de taux entre diverses parties du pays, bien que ne constituant pas une disparité injuste au sens de l'article 314, doivent être éliminées dans la mesure où la chose est raisonnablement praticable, en tenant compte de tous les intérêts légitimes en présence, et la Commission est par les présentes autorisée et il lui est enjoint, de temps à autre, de passer en revue, le régime des taux de transport des marchandises applicable au Canada, aux fins de mettre en vigueur cette politique et de rendre telles ordonnances, par voie d'une révision de taux et de tarifs ou autrement, selon qu'elle le peut juger bon.

(2) Sans restreindre la généralité du paragraphe (1), la Commission peut exiger qu'une compagnie de chemin de fer

a) établisse une échelle ou des échelles uniformes de taux de catégorie applicables sur son réseau au Canada;

- b) égalise entre différentes parties du Canada toute échelle ou toutes échelles de taux sur un produit désigné, selon une base milliaire, applicables au même produit ou aux mêmes produits;
- c) revise tous autres tarifs ou taux qui, de l'avis de la Commission, peuvent être égalisés entre différentes parties du Canada.

Ou encore, comme alternative à tout l'article 332A, modifier l'article 322 de façon qu'il se lise ainsi:

Article 322

(1) Les tarifs de transport des marchandises sont assujétis et subordonnés à la classification que la Commission peut prescrire ou autoriser, et la Commission doit s'efforcer d'établir, autant que possible pour tout le Canada, l'uniformité de la classification et de tous les tarifs autres que ceux où des taxes de concurrence sont mentionnées, en tenant compte de tous les intérêts légitimes en présence.

PROPOSITION RELATIVE AUX ARTICLES 379 et 380

Article 379

(1) Toute compagnie de chemin de fer, en ce qui concerne son explication ferroviaire, et toute compagnie de télégraphe, de téléphone, de messagerie, comme tout voiturier par eau doit, est tenue de préparer annuellement selon les formules et les classifications alors prescrites par la Commission, des relevés de son actif, son passif, sa capitalisation, ses recettes, ses frais d'exploitation et son trafic.

Article 380

(1) Toute compagnie de chemin de fer, en ce qui concerne son exploitation ferroviaire, et toute compagnie de télégraphe, de téléphone, de messagerie, comme tout voiturier par eau, si la Commission l'exige, doit préparer des relevés mensuels de ses recettes, de ses frais d'exploitation et de son trafic, ainsi que tous les autres renseignements qui peuvent être exigés.

PROPOSITION RELATIVE À L'ARTICLE 18

Ajouter le paragraphe (5) suivant:

(5) Aux fins du présent article, "voie ferrée" signifie "chemin de fer" tel que défini dans la loi, mais ne comprend pas le matériel roulant, l'équipement, les fournitures, les biens meubles et immeubles.

CHAMBRE DES COMMUNES

Cinquième session de la vingt et unième législature
1951

(Seconde session)

COMITÉ SPÉCIAL

CHARGÉ D'ÉTUDE

LA LÉGISLATION FERROVIAIRE

PRÉSIDENT—M. HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 3

CONCERNANT

Le bill n° 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933;

Le bill n° 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes;

Le bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

SÉANCE DU MERCREDI 14 NOVEMBRE 1951

TÉMOINS:

M. Rand Matheson, gérant du bureau d'administration, comité des transports des provinces Maritimes, et M. F. D. Smith, K.C., avocat;

M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat en chef de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien.

COMITÉ SPÉCIAL

chargé d'étudier

LA LÉGISLATION FERROVIAIRE

Président: M. Hughes Cleaver

Vice-président: M. H. B. McCulloch

et MM.

Argue,
Ashbourne,
Benidickson,
Brooks,
Browne (*St-Jean-ouest*),
Byrne,
Cavers,
Chevrier,
Churchill,

Diefenbaker,
Gillis,
Green,
Helme,
Johnston,
Kirk (*Digby-Yarmouth*),
Lafontaine,
Laing,
Low,
Macdonald
(*Edmonton-est*),

Macdonnell
(*Greenwood*),
MacNaught,
Macnaughton,
Mutch,
Nowlan,
Picard,
Pinard,
Riley,
Stewart (*Yorkton*),
Weaver,—31.

(Quorum 10)

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

PROCÈS-VERBAL

CHAMBRE DES COMMUNES, salle 277,
MERCREDI, 14 novembre 1951.

Le Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire se réunit à 3 h. 30 de l'après-midi, sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Argue, Ashbourne, Byrne, Brooks, Cavers, Chevrier, Churchill, Cleaver, Gillis, Green, Helme, Johnston, Kirk (*Digby-Yarmouth*), Lafontaine, Laing, Low, Macdonald (*Edmonton-est*), MacNaught, Macnaughton, McCulloch, Mutch, Pinard, Riley, Weaver.

Aussi présents: M. Hugh E. O'Donnell, K.C., Montréal, avocat des chemins de fer Nationaux du Canada, avec M. H. C. Friel, K.C., avocat en chef du N.-C.; M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat en chef de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, avec M. C. E. Jefferson, vice-président du trafic, et M. K. D. M. Spence, avocat de la Commission, aussi du Pacifique-Canadien; M. George A. Scott, directeur, Bureau de la science économique du transport; M. Leonard T. Knowles, conseiller spécial en trafic de la Commission royale des transports; M. W. J. Matthews, K.C., ministère des Transports; M. J. A. Argo, vice-président adjoint, trafic des marchandises, chemins de fer Nationaux du Canada; M. Rand Matheson, gérant du bureau d'administration, et M. F. D. Smith, K.C., avocat, comité des transports des provinces Maritimes, représentant à la fois le comité et les quatre provinces Maritimes; M. M. A. MacPherson, K.C., représentant la province de Saskatchewan; M. J. J. Frawley, K.C., représentant la province d'Alberta; M. C. W. Brazier, représentant la province de Colombie-Britannique; M. C. D. Shepard, K.C., avocat, M. R. S. Moffat, conseiller économique, et M. F. C. Cronkite, K.C., avocat, représentant la province du Manitoba; M. S. B. Brown, gérant de la Division du transport, Association des manufacturiers canadiens, Toronto; et M. H. A. Mann, secrétaire général, *The Canadian Industrial Traffic League Incorporated*, Toronto.

Le président informe le Comité que M. F. C. S. Evans, vice-président et avocat en chef de la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, est présent aujourd'hui, et qu'il a déclaré être prêt à répondre aux quelques questions qui lui ont été posées à une réunion précédente. D'autre part, M. Rand Matheson, gérant du bureau d'administration, et M. F. D. Smith, K.C., avocat, représentant le comité des transports des provinces Maritimes et les quatre provinces Maritimes, sont aussi présents et prêts à faire leur exposé.

Suit un certain débat pour savoir si M. Evans doit être rappelé avant d'entendre l'exposé du comité des transports des provinces Maritimes et des quatre provinces Maritimes.

M. Green propose que M. Evans soit d'abord rappelé.

La proposition de M. Green ayant été mise aux voix, est rejetée par un vote à main levée comme il suit: pour, 5; contre, 9.

M. Matheson et M. Smith sont appelés.

M. Matheson présente l'exposé du comité des transports des provinces Maritimes et des quatre provinces Maritimes et est interrogé longuement à cet égard. Le témoin dépose devant le Comité un état de l'échelle des taux, et on en ordonne l'impression comme annexe "A" des procès-verbaux et témoignages de la présente séance.

M. Matheson est secondé par M. F. D. Smith, K.C., avocat du comité et des quatre provinces Maritimes. M. Smith est interrogé pendant de brèves périodes au cours de l'interrogatoire de M. Matheson.

A la fin de leur témoignage, le président remercie MM. Matheson et Smith pour leur exposé soigné; tous deux se retirent.

M. F. C. S. Evans, K.C., de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, est rappelé. Le témoin produit un certain nombre de rapports en réponse aux questions qui lui ont été posées lors de son premier interrogatoire à la séance précédente du Comité, puis se retire.

Sur la proposition de M. Ashbourne,

Il est résolu,—Que 300 copies supplémentaires en anglais des procès-verbaux et témoignages, volumes 1 et 2, soient imprimées, et qu'un total de 1,000 copies en anglais des procès-verbaux et témoignages du Comité soient imprimées à l'avenir, au jour le jour.

A 6 h. 10 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 1 h. de l'après-midi le jeudi 15 novembre.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

Le 14 NOVEMBRE 1951,

3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. M. Evans a laissé entendre qu'il a des réponses prêtes aux quelques questions qui lui ont été posées à une réunion précédente. Le Comité désire-t-il que ces réponses soient déposées maintenant, ou allons-nous continuer d'entendre M. Rand Matheson?

M. JOHNSTON: Doit-il simplement déposer ses réponses?

M. EVANS: (vice-président du P.-C.): Je crois qu'il est préférable de continuer d'entendre M. Matheson.

M. GREEN: Monsieur le président, est-ce que ces chiffres vont être déposés, ou ne devrions-nous pas d'abord avoir un exposé complet?

Le PRÉSIDENT: M. Evans a laissé entendre qu'il désire fournir quelques explications à cet égard. Il sera constamment présent, mais ces autres personnes ont parcouru une longue distance pour venir ici.

M. GREEN: Monsieur le président, nous n'allons pas terminer cette affaire aujourd'hui, qu'importe le trajet que ces personnes ont dû parcourir. Alors, je propose de maintenir la suite du compte rendu, afin que M. Evans dépose ses réponses maintenant.

M. MACNAUGHT: Quelle était la nature des questions, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Si je me souviens bien, ce sont des questions posées à l'égard de certains frais d'exploitation. Je ne crois pas que cela puisse nuire sérieusement à la continuité de notre compte rendu. Nous avons demandé à M. Rand Matheson de venir rendre témoignage ici aujourd'hui, et comme il vient de si loin, j'hésite à le retenir, monsieur Green.

M. GREEN: Monsieur le président, il y a ici des représentants de huit provinces du Canada. Tous se rendent compte, tout comme vous-même et les membres du Comité, que cet exposé ne sera pas terminé dans un jour ou deux. Alors, je crois que pour la bonne conduite des délibérations, nous devrions avoir l'exposé complet des chemins de fer, et entendre M. Matheson ensuite. Autrement, quand l'aurons-nous? Au milieu de l'exposé de M. Matheson, ou après l'exposé de l'Alberta? C'est simplement compliquer le compte rendu. Je ne vois pas pourquoi nous ne devrions pas en finir avec un exposé d'abord.

Le PRÉSIDENT: Nous allons prendre le vote à main levée sur le sujet. Le Comité désire-t-il que M. Evans, vice-président du Pacifique-Canadien, dépose maintenant certaines réponses qu'il a préparées? Ceux pour?

Le SECRÉTAIRE: Cinq.

Le PRÉSIDENT: Ceux contre?

Le SECRÉTAIRE: Neuf.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Appelons M. Matheson.

M. Rand Matheson, gérant du bureau d'administration, comité des transports des provinces Maritimes, est appelé:

Le PRÉSIDENT: Monsieur Matheson, vous pouvez, à votre gré, rester debout ou vous asseoir.

M. CAVERS: Monsieur le président, il est très difficile d'entendre distinctement dans cette salle; le témoin pourrait-il parler fort pour que nous puissions tous l'entendre?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous entendu cela, monsieur Matheson?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur.

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité:

Le comité des transports des provinces Maritimes apprécie cette occasion de comparaître devant votre Comité pour expliquer sa situation à propos de ce qui suit:

Bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer;

Bill n° 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933;

Bill n° 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Le comité des transports des Maritimes est un organisme affilié au *Board of Trade* des provinces Maritimes qui comprend environ 116 *Boards of Trade* des provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Édouard et de Terre-Neuve. Cette commission est aussi autorisée et appuyée financièrement par les gouvernements des quatre provinces de l'Atlantique, et elle représente aussi les quatre gouvernements des Maritimes dans cet exposé.

Sujet: modifications proposées à la Loi des chemins de fer.

Afin que l'attitude prise par ce comité à l'égard de certaines modifications proposées à la Loi des chemins de fer soit bien comprise, il est jugé indispensable que votre Comité soit saisi d'un court historique de l'évolution des règlements des taux dans la région maritime, et aussi de la structure des taux du transport des marchandises dans les Maritimes.

Vous avez, messieurs, une copie de notre exposé à l'égard de l'évolution des règlements, alors je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de lire cette partie en particulier. Mais je désire attirer votre attention sur l'annexe dont il pourra être question dans quelques cas. Toutefois, je n'ai pas l'intention de lire le texte de cette annexe. Elle est fournie uniquement pour vous renseigner et servir à des comparaisons.

L'évolution des règlements

La Loi des chemins de fer, bien que mise en vigueur en 1904, ne s'appliquait pas aux chemins de fer intercoloniaux ni, subséquemment, au groupe de chemins de fer, y compris le réseau intercolonial, comprenant les "chemins de fer du Gouvernement canadien", jusqu'à ce que l'arrêté en conseil C.P. 115 fut adopté le 20 janvier 1923. Une législation habilitante avait déjà été prévue par l'article 5 de la Loi des chemins de fer et l'article 16 de la loi des chemins de fer Nationaux du Canada 1919 (telle que subséquemment amendée par le chap. 13 des Statuts du Canada, 1928, et l'article 19 de la loi des chemins de fer Nationaux du Canada, chap. 172 des Statuts révisés du Canada 1927).

L'arrêté en conseil C.P. 115 confiait les "chemins de fer du Gouvernement canadien" à la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada pour fins d'administration et d'exploitation seulement. Les chemins de fer possédés et contrôlés par le Pacifique-Canadien dans les Maritimes furent, toutefois, soumis à la juridiction de la Commission dès l'origine de la Loi des chemins de fer.

La Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 1927, qui donnait suite à certaines recommandations de la Commission royale sur les réclamations des provinces Maritimes (ci-après citée sous le nom de Commission Duncan) prévoyait des taux spéciaux pour le trafic-marchandises circulant à l'intérieur et à l'extérieur de la région maritime, tels qu'ils y sont définis. L'ordonnance spéciale eut priorité sur la Loi des chemins de fer dans la mesure prévue dans les articles 3, 7 et 8 de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. A ce propos, la partie des taxes convenues de la Loi des transports, 1938 (partie V) contient un article (37)

qui assujettit aussi les taxes convenues à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. La clause se lit en partie comme il suit:

Rien dans la présente partie ne doit porter atteinte à un droit accordé ou à une obligation imposée par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes...

Lorsque Terre-Neuve est devenue une province du Canada le 1^{er} avril 1949, le chemin de fer de Terre-Neuve devint aussi assujéti à la juridiction de la Commission en vertu de l'article 32 des conditions de l'union, article 13 de la législation habilitante du droit statutaire (Terre-Neuve), et de l'arrêté en conseil C.P. 1454, en date du 1^{er} avril 1949, en conformité des dispositions de la Loi des chemins de fer Nationaux du Canada.

J'attire maintenant votre attention sur la page 3 sous l'intitulé (ii) "L'évolution de l'échelle des taux".

L'évolution de l'échelle des taux

Le préambule de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes établit succinctement les conclusions fondamentales de la Commission Duncan, alors qu'il reconnaît en même temps le caractère légal de la politique telle qu'elle se reproduit dans l'échelle des taux à compter du parachèvement du chemin de fer Intercolonial en 1876 jusqu'en 1912. Le préambule se lit ainsi:

Je crois que le préambule suivant doit être lu maintenant, parce qu'il porte à date les conclusions de la Commission Duncan à partir de 1927.

"CONSIDÉRANT que dans son rapport en date du 23 septembre 1926 la Commission royale sur les réclamations des provinces Maritimes est d'avis qu'une étude impartiale des événements qui eurent lieu et des propos qui furent tenus avant la Confédération et dès qu'elle fut consommée, ainsi que du niveau peu élevé des taux en existence sur le réseau de l'Intercolonial avant 1912, confirment les représentations faites à la Commission au nom des provinces Maritimes, savoir: que le chemin de fer Intercolonial était destiné en autres choses à procurer au Canada en temps de crise nationale et impériale un débouché et une entrée sur l'océan Atlantique et à procurer aux marchands, négociants et fabricants des provinces Maritimes le marché le plus étendu composé du peuple canadien tout entier au lieu du marché restreint des provinces Maritimes seules, et qu'aussi des considérations stratégiques ont déterminé un parcours plus long qu'il n'était réellement nécessaire, et que dans la mesure où les considérations commerciales étaient subordonnées aux considérations nationales, impériales et stratégiques le coût du chemin de fer devrait être supporté par le Dominion et non par le trafic qui pourrait passer sur la ligne;

ET CONSIDÉRANT que la Commission a, dans ce rapport, fait certaines recommandations concernant les taux de transport des marchandises dans le but d'enlever un fardeau à l'industrie et au commerce de ces provinces depuis 1912, lequel, en vue des propos tenus et des obligations prises à la Confédération, la Commission trouve qu'il n'a jamais été question pour ce commerce de le supporter;

ET CONSIDÉRANT qu'il est à propos de donner effet à ces recommandations autant qu'il est raisonnablement possible de le faire sans déranger indûment l'échelle générale des taux au Canada:

A CES CAUSES, Sa Majesté, sur l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des communes du Canada, décrète: ..."

La Commission Duncan avait la certitude que jusqu'en 1912, l'échelle du tarif-marchandises du chemin de fer Intercolonial indiquait l'"accomplissement par les gouvernements successifs de la politique et des engagements" naissants

avec le chemin de fer. Évidemment, le commerce maritime était capable de supporter l'échelle des taux qui existait dans le temps. Après 1912 et jusqu'au temps du rapport de la Commission en 1926, on a trouvé que les "taux de l'Intercolonial ont subi une augmentation estimée à 92 pour cent (i.e. leur 100 est devenu 192), alors que la "moyenne de l'augmentation des taux dans le reste du Canada est estimée à 55 pour cent (i.e. que 100 est devenu 155). Cette conclusion a amené la recommandation suivante:

"Par conséquent, nous recommandons qu'une réduction immédiate de 20 pour cent (de manière que 192 devienne approximativement 155) soit effectuée dans tous les tarifs exigés pour les transports à destination et en provenance des gares de la division de l'Atlantique des chemins de fer Nationaux canadiens (y compris le trafic d'exportation et d'importation, par mer, en provenance et à destination de cette division), et que la même réduction soit également appliquée à la proportion des tarifs directs, dans la division de l'Atlantique, exigés pour tout le trafic qui provient des stations de la division de l'Atlantique (à l'exclusion des importations par mer), et qui est destinée à des endroits situés hors de la division de l'Atlantique."

La Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes a mis cette recommandation spéciale en vigueur.

Il n'est pas nécessaire de faire le récit détaillé des événements, des déclarations et des accords qui ont amené l'adoption de l'article 145 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique qui prévoyait la construction du chemin de fer Intercolonial, ni celui du système des taux qui a été en vigueur jusqu'à environ 1912, puisqu'il existe une preuve abondante et des conclusions que l'Intercolonial est une "condition précédente" et un "sine qua non" de la Confédération sans laquelle il n'y aurait pas eu d'union des provinces en 1867, et que l'échelle des taux jusque vers 1912, indiquait une politique visant à "procurer aux marchands, négociants et fabricants des Maritimes, le marché plus étendu de toute la population canadienne, plutôt que les marchés limités de ces mêmes provinces".

Bien que les "chemins de fer canadiens" n'étaient pas soumis à la Loi des chemins de fer et à la juridiction de la Commission des chemins de fer du temps antérieurement au 20 janvier 1923, l'échelle des taux de chemin de fer fut révisée à la hausse de temps en temps pendant la période de 1912 à 1924, ainsi que la Commission Duncan l'a constaté. Ces augmentations indiquaient soit des ajustements autorisés par la Commission à la demande des chemins de fer soumis à la Loi, soit conformément à un arrêté en conseil, ou par un acte volontaire de la part de la direction de l'Intercolonial pour égaliser l'échelle des taux à l'intérieur des Maritimes, et des Maritimes à des points de destination au Canada en direction ouest.

Le relèvement de l'échelle des taux maritimes a atteint son sommet après que l'Intercolonial fut devenu soumis à la juridiction de la Commission des chemins de fer en 1923. Le 10 mai de cette année-là, l'échelle milliaire maritime normale fut portée au niveau de l'échelle (centrale) de Québec-Ontario et approuvée par la Commission.

Autrement dit, l'échelle fut mise au niveau de celle de l'Ontario et du Québec.

La Commission royale des relations entre le Dominion et les provinces et plusieurs études préparées pour ladite Commission, ont fait mention à diverses reprises de l'échelle des tarifs-marchandises et des augmentations effectuées dans la période s'étendant de 1912 à 1927. Quelques-unes des conclusions du rapport se lisent ainsi qu'il suit:

Il est indéniable que les taux imposés par l'administration de l'Intercolonial en 1912, et maintenus pendant quinze ans, avaient un caractère entièrement commercial. (Vol. 2, page 266.)

Le seul cas patent, où l'on ait fait disparaître ces tarifs différentiels au désavantage d'une région, fut celui de la péréquation des tarifs des provinces Maritimes et de la région centrale en 1912. Ce sont les administrateurs d'un chemin de fer géré par l'État qui ont agi de la sorte... (Vol. 2, page 205.)

Le professeur W. A. Mackintosh, dans son étude préparée pour la Commission, en vient aux conclusions semblables suivantes:

Les taux de transport ont été modifiés à l'avantage des régions les moins favorisées au point de vue concurrence. La principale exception se produisit durant la période comprise entre 1913 et 1923, alors que les modifications de taux furent nettement défavorables aux provinces Maritimes. (Rapports publiés, appendice 3, page 105.)

Dans l'étude préparée pour la même Commission, M. R. A. C. Henry et ses associés, se trouve la déclaration suivante indiquée à la page 85:

Dans le tarif maritime du 1^{er} mars 1898, on adopta les taux de l'échelle Ontario-Québec, mais non pas pour la même distance... Cette méthode était conforme à la politique du gouvernement en matière de fixation de taux par application à l'Intercolonial.

D'après ce qui précède, il est très clair que:

1. L'échelle du tarif-marchandises dans les Maritimes était fondée sur les taux de l'Intercolonial qui, à leur tour, l'étaient sur la politique nationale et la concurrence.

Je fais particulièrement allusion ici à la concurrence par eau.

2. Entre les points de l'Intercolonial et les stations d'autres chemins de fer en dehors des Maritimes, même avant que la Commission des chemins de fer fût établie en 1904, les tarifs directs communs subissaient dans une certaine mesure l'influence des politiques tarifaires des autres chemins de fer.

3. La politique du gouvernement, telle qu'indiquée dans l'échelle des taux, semble avoir été raisonnablement maintenue jusque vers 1912.

4. De 1912 à 1924, en plus d'indiquer les augmentations et les diminutions générales prescrites par la Commission des chemins de fer, l'échelle des taux dans les Maritimes fut soumise à une méthode de "péréquation" de sorte qu'en principe, elle devint égale, dans une mesure considérable, à l'échelle centrale Québec-Ontario.

Avant 1923, les considérations de la Commission, relatives aux ajustements des taux concernant le trafic entre les Maritimes et le Centre du Canada ne pouvaient s'appliquer qu'au Pacifique-Canadien réglementé, bien qu'indirectement, les besoins de taux peu élevés de l'Intercolonial continuèrent d'exercer leur influence atténuante. L'effet de l'échelle des taux de l'Intercolonial sur le tronçon du Pacifique-Canadien a été reconnu par la Commission dans plusieurs de ses jugements. Par exemple, dans la cause des tarifs de l'Ouest (C.R.C., page 123 et pages 163 et 164), la Commission, en parlant des recettes du Pacifique-Canadien dans la division de l'Atlantique, déclarait ce qui suit:

Les taux dans les provinces Maritimes sont bas, non pas seulement comme résultat de la concurrence par eau, mais aussi comme résultat des taux en vigueur sur l'Intercolonial dont l'exploitation s'est soldée en grande partie par des déficits.

Plusieurs autres jugements subséquents de la Commission contiennent d'autres allusions aux taux nécessairement bas de l'Intercolonial. Ainsi, dans la cause des tarifs de l'Est (VI J.O.R., & R., pages 133 et 207) ont relevé la déclaration suivante:

... mais il est certain que l'Intercolonial a été contraint d'établir ces taux afin de parvenir à expédier son bois dans l'Ontario.

Le régime des arbitraires des provinces Maritimes est aussi étudié longuement dans cette dernière décision.

Cette méthode de tarification entre les Maritimes et les autres parties du Canada était la conséquence logique de la politique inhérente à la construction et à l'exploitation de l'Intercolonial. (Un régime d'arbitraires est basé sur l'addition à un taux d'une station, ou sur la déduction de ce taux, de montants fixes pour établir un taux sur des marchandises en provenance d'une autre station, ou sur l'addition à un taux d'une station, ou sur la déduction de ce taux, d'un montant fixe pour établir un taux sur des marchandises à destination d'une autre station.)

La Commission a de nouveau étudié le régime des arbitraires des provinces Maritimes dans la cause dite des Réductions de 1922. Les extraits suivants du jugement de la Commission dans cette cause sont importants:

A la suite de *l'ouverture de la route entièrement ferroviaire*, les taux entre les points des provinces Maritimes et la région à l'ouest de Montréal furent établis en ajoutant une échelle d'arbitraires au taux de Montréal.

et

Cette méthode de tarification entre les régions en question était en vigueur bien avant l'institution de la Commission et a été depuis soigneusement étudiée, en particulier dans la cause des Tarifs de l'Est en 1916 dont il est fait plus ample allusion dans le jugement rendu dans cette cause; c'est une partie intégrante de la catégorie entière de l'échelle des taux dans l'est du Canada et elle ne pourrait être modifiée sans bouleverser toute la structure tarifaire dans cette région. (XII J.O.R. & R., page 61 et pages 68 et 69.)

Et, de nouveau, la Commission des transports dans le jugement qu'elle a rendu dans la cause dite cause de Terre-Neuve, en date du 22 janvier 1951 (XL J.O.R. & R. 351) a prescrit des groupes et des arbitraires à utiliser dans l'établissement de taux de catégorie entre des points de Terre-Neuve et des points au Canada en dehors du territoire choisi, tel que défini dans la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Ces arbitraires dérivait du régime des arbitraires existant dans les province Maritimes continentales.

La Commission royale des transports a étudié le régime des arbitraires de ces provinces aux pages 167 et 168 du rapport, et déclaré:

... la Commission des transports a admis que ces suppléments jouaient un rôle important dans le mode de fixation des taux. Au cours des années, elle les a haussés et baissés... (Page 167.)

et

Comme l'a déclaré la Commission, l'emploi de suppléments de taxe comme moyen de tarification fait partie intégrante du barème des taux par catégorie de marchandises. (Page 168.)

C'est l'opinion générale que la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, du moins pendant quelques années, avait eu l'effet salutaire de mettre fin à l'orientation adverse de l'économie des Maritimes; et d'améliorer la situation de concurrence des petites industries connexes, même si l'"évaluation" large adoptée pour réduire le niveau des taux existant au 30 juin 1927, ne rétablissait pas, dans bien des cas, la situation relative qui avait prévalu avant que la méthode de péréquation eût été établie.

Dans son chapitre sur la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, la Commission royale a insisté sur le principe directeur contenu dans le préambule relativement à l'objet de la Loi, et après avoir cité quelques-uns des principaux articles, elle a déclaré ce qui suit:

Ces articles semblent d'une portée exceptionnellement grande et d'application rigoureuse. Ils ne visent pas à accorder un traitement égal

au territoire choisi et au reste du pays. Au contraire, ils prescrivent certains avantages tarifaires dont sont appelées à bénéficier les personnes et les industries de cette région de préférence à celles des autres régions, et ils imposent à la Commission des transports l'obligation de ne pas approuver ni permettre de tarifs qui porteraient atteinte à ces avantages. (Page 257.)

Répétons-le: les raisons pour lesquelles la loi a été promulguée sont énoncées dans son préambule. Le but des calculs qui ont conduit à l'adoption de la réduction de 20 p. 100 des tarifs était de rétablir, au profit des provinces Maritimes, les tarifs avantageux, inférieurs à ceux en vigueur ailleurs au Canada, dont ces provinces avaient bénéficié avant 1912. (Page 262.)

Le Pacifique-Canadien a proposé de conférer à la Commission des transports le pouvoir d'ajuster ou de changer les taxes prévues par la loi si, de l'avis de la Commission, la chose est nécessaire pour mettre en vigueur toute révision générale des tarifs au Canada. (Page 260.)

Il a fait remarquer que la loi pourrait être un obstacle à une proposition de péréquation. (Page 260.)

La proposition du Pacifique-Canadien

tient compte de ce que la Commission enquête actuellement sur les tarifs-marchandises en général. L'arrêté en conseil prescrivant cette enquête, soit le décret C.P. 1487, a été rendu en avril 1948, huit mois avant l'institution de la Commission royale. Le décret vise entre autres à assurer la péréquation des tarifs-marchandises, mais il en exclut expressément les tarifs qui sont actuellement régis par une loi, savoir les tarifs du Nid-de-Corbeau et ceux établis en vertu de la Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes. Peu après la publication de cet arrêté, le gouvernement et la Commission des transports ont discuté la question de la possibilité d'apporter des modifications législatives visant à rendre la péréquation plus effective. C'est pourquoi il vaut mieux s'en tenir au *statu quo* et toute recommandation de notre part à ce sujet paraîtrait déplacée.

Lorsque la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est entrée en vigueur, les compagnies de chemins de fer se sont trouvées fort inquiètes de voir les camions commerciaux envahir le domaine du transport, surtout dans les provinces Centrales. En fait, on n'avait pas encore décidé dans le temps des mesures à prendre pour faire face à la concurrence grandissante. Vu la répercussion de la crise économique des années 30 et la concurrence croissante des autres genres de voituriers sur leurs recettes d'exploitation, les chemins de fer entreprirent de faire face à la situation en réduisant les taux radicalement pour reprendre une partie de leur trafic. Cette politique était plus manifeste dans les provinces Centrales où, pour diverses raisons évidentes, la concurrence était plus prononcée. Conséquemment, quelques-uns des avantages retirés de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes furent rognés et, dans certains cas, la situation relative des industries maritimes, quant aux taux, devint pire qu'avant l'adoption de la loi.

Une étude de la situation des tarifs de concurrence qui se sont révélés a donné lieu aux conclusions suivantes:

1. Les réductions des tarifs de concurrence n'ont pas seulement été plus étendues, mais aussi généralement plus considérables dans les provinces Centrales que dans les provinces Maritimes.
2. Les tarifs de concurrence dans les provinces centrales ont été inférieurs aux taux réduits en vertu de la Loi des taux de transport des

marchandises dans les provinces Maritimes sur les denrées correspondantes en provenance des Maritimes pour les parcours correspondants mais, vu les remboursements en vertu de ladite loi, les recettes des chemins de fer en ce qui concerne les tarifs de concurrence ont été généralement plus considérables dans les Maritimes.

3. Les tarifs de concurrence sur les marchandises en provenance des Maritimes et à destination des provinces Centrales ont été appliqués seulement un nombre limité de denrées. De plus, ces tarifs réduits,—contrairement à la situation dans les provinces Centrales,—ne sont généralement en vigueur que pendant la saison de navigation.

4. Des tarifs de concurrence ont aussi été appliqués pendant la saison de navigation à un nombre limité de denrées en provenance de points centraux du Canada.

5. Les réductions des tarifs de concurrence dans les provinces Centrales ont augmenté les désavantages du tarif des industries des Maritimes sur les principaux marchés d'Ontario.

6. Les tarifs de concurrence sur un certain nombre de denrées entre les provinces Maritimes et le Centre du Canada, ont été supprimés au cours des dernières années, ou établis sur une base plus élevée, indiquant aussi des augmentations générales des recettes.

7. Les tarifs ferroviaires de concurrence, alors qu'ils indiquent des ajustements presque quotidiens comportant des annulations, des additions et d'autres changements, comprennent encore un nombre élevé de tarifs de concurrence dans les provinces Centrales.

Pour résumer, la structure tarifaire d'aujourd'hui est basée sur des conditions nationales, impériales, stratégiques, constitutionnelles et législatives, en plus des conditions de trafic de concurrence et autres qui se présentent de temps en temps. De plus, le régime qui s'applique entre les provinces Maritimes et les autres parties du Canada consiste généralement en un système de groupes tarifaires et d'arbitraires qui subordonne la distance à une entente procurant aux "marchands, négociants et manufacturiers des Maritimes les marchés plus considérables de toute la population canadienne" et fait ressortir les éléments de concurrence. La Commission royale des transports reconnaît ce régime comme étant partie intégrante de la structure tarifaire de cette région.

Je regrette de ne pas avoir d'autres exemplaires de la carte; je n'ai que des parties de cette pièce à l'appui dont nous nous sommes servis dans une cause de taux de transport des marchandises, et heureusement je les ai présentement. Il est très embrouillant d'essayer d'expliquer le fonctionnement des groupes par les arbitraires et, si le président me le permet, je désire que le document passe de main en main. Je vais essayer d'en avoir d'autres pour les membres en temps utile.

Voici deux cartes. L'une représente les groupes en allant vers l'est et l'autre les groupes en direction ouest pour les trois provinces seulement. Malheureusement, je n'ai pas de carte indiquant les groupes de Terre-Neuve.

Je dois dire ici que Terre-Neuve est divisée en quatre groupes. Ainsi, il y en a un de North-Sydney à Port-aux-Basques, un autre de Port-aux-Basques à Humbermouth, un troisième de Humbermouth à Bishop's-Falls, et un dernier de Bishop's-Falls à Saint-Jean.

Il y a dans la région du trafic à destination de l'Est, sept groupes plus les quatre à destination de Terre-Neuve, et quatre groupes à destination de l'ouest, plus les quatre à destination de Terre-Neuve, ce qui fait un total de huit. Je dois aussi faire remarquer ici que pour le trafic en direction ouest, la distance du groupe considérable, qui est celui d'Halifax via Campbellton, Nouveau-Brunswick, est de 665.8 milles. Ce sont les groupes du trafic à destination de l'ouest jusqu'aux sections de Montréal et celles à l'ouest de Montréal dans Québec et Ontario.

A destination des stations de l'ouest du Canada, le groupe Halifax-Maritimes s'étend d'Halifax à la ville de Québec; autrement dit, sur un tarif de catégorie dans ce groupe en particulier, le même tarif s'applique d'Halifax comme de Québec à Winnipeg.

En direction est. Ce groupe considérable d'Halifax est divisé en deux groupes, le groupe dit du Nouveau-Brunswick, ou groupe de Saint-Jean, et le groupe d'Halifax. Le groupe de Saint-Jean en direction est, à partir de Montréal par exemple, s'étend d'un endroit connu sous le nom de Millstream au nord de la frontière entre le Nouveau-Brunswick et Québec, jusqu'à un point connu sous le nom de Painsec-Junction, situé à une quinzaine de milles seulement de Moncton en direction d'Halifax. Puis il y a le groupe d'Halifax, en direction est, qui s'étend de Painsec-Junction à Halifax et, plus loin, jusqu'à la subdivision de Sydney et jusqu'à New-Glasgow.

Je fais remarquer cela présentement pour indiquer les groupes types qui existent dans la région des Maritimes, et ces groupes considérables,—bien qu'en certains endroits, les groupes comportent une distance plus courte que les groupes considérables,—ont un effet sur les groupes de distance moindre; c'est-à-dire que les avantages qui découlent des groupes considérables ont naturellement un effet sur les groupes moindres que l'on rencontre dans d'autres parties de la région des Maritimes.

Si vous me le permettez, je vais faire circuler ces cartes. La Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes contrebalance en partie la méthode de "péréquation" qui, avant l'adoption de la loi, avait eu un effet défavorable sur l'économie des Maritimes. La Commission royale des transports fait remarquer que la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes "ne vise pas à accorder un traitement égal au territoire choisi et au reste du pays". En effet, le but principal de la législation était de contrebalancer une méthode de péréquation des taux que d'autres commissions royales ont trouvé défavorable à l'économie des Maritimes. La Commission royale des transports a refusé d'accueillir une recommandation du chemin de fer de modifier la Loi pour permettre la péréquation de certains taux.

Postérieurement à l'adoption de la loi, la concurrence accrue des voituriers dans les provinces centrales a eu pour effet d'annuler quelques-uns des avantages découlant de la législation. Cette âpre concurrence des voituriers existe encore.

Avec le fondement nécessaire concernant l'évolution de la réglementation des taux dans les Maritimes et la structure tarifaire dans ces provinces, la partie suivante constitue une tentative d'analyse de la situation des Maritimes à l'égard des modifications proposées, notamment l'article 332A,—la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises. Cette dernière modification est laissée à dessein pour être étudiée à la fin.

iii. Sur la question des modifications proposées

La Commission n'a pas de commentaires à faire à l'égard des modifications proposées.

La Commission approuve l'abrogation des paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 52 et leur remplacement par les paragraphes 2 et 3 pour les motifs énoncés par la Commission royale des transports à la page 88 de son rapport.

La Commission ne s'oppose pas à la modification proposée du paragraphe 6 de l'article 323, à condition que soient contenues dans les règlements de la Commission des transports les mêmes exigences concernant le dépôt et l'avis des dates effectives pour les augmentations et les diminutions des tarifs de taux de catégorie et des tarifs de taux sur un produit désigné, telles que stipulées dans le présent article 331 de la Loi des chemins de fer.

L'amendement proposé au paragraphe 3 de l'article 325 est acceptable par la Commission, à condition qu'il soit clairement entendu qu'en accédant à un tel changement proposé, on ne doit pas l'interpréter comme un acquiescement à un rajustement des taux qui porterait préjudice aux Maritimes.

La Commission est d'opinion qu'il existe depuis longtemps un besoin de modifier l'article 328 afin d'incorporer dans la loi une définition claire des diverses descriptions des tarifs de taxes d'usage courant.

Je n'ai pas l'intention d'entrer dans le détail de ces diverses parties, vu que vous avez en main des copies du mémoire de la Commission.

M. MACNAUGHT: Il est préférable que vous lisiez ces paragraphes qui sont importants.

Le TÉMOIN:

La Commission approuve aussi le paragraphe 5 proposé de l'article 328, en particulier l'énumération qui y est contenue, parce qu'il ferait disparaître tout doute concernant la compétence de la Commission à étudier les changements dans les ententes spéciales qui augmenteraient ou diminueraient les frais payables sur toute consignation, ou augmenteraient ou diminueraient la valeur du service fourni par la compagnie. Il est recommandé que le mot "quayage" soit ajouté à la liste après le mot "camionnage".

Incidentement, un mot ici ou un mot là dans les articles qui se rapportent au côté mécanique ne nous intéressent pas; dans l'ensemble, ils nous semblent acceptables. Il pourrait y avoir quelques changements ici et là.

Quant à l'addition du quayage, il importe de souligner que les frais de quayage ne sont pas définis dans la Loi des chemins de fer et qu'alors, ils ne sont pas de la compétence de la Commission pour le moment. Il en est ainsi de certains frais de camionnage. J'ai cru devoir mentionner la chose, parce qu'il peut se présenter des cas concernant la question de l'interprétation à donner au mot "quayage". Comme les services spéciaux y sont mentionnés, nous proposons que le mot "quayage" soit ajouté.

Comme l'article 329 proposé constitue un changement de conformité avec l'élimination des tarifs-types et leur remplacement par une structure tarifaire uniforme, il donnera lieu aux mêmes objections de cette commission que celles formulées contre tout changement qui influencerait défavorablement sur le régime tarifaire actuel des Maritimes.

C'est-à-dire que nous n'avons pas d'objection à cet article en particulier parce qu'après tout, c'est un article se rapportant à la mécanique. Mais nous ne voulons pas que les quelques remarques que nous allons faire soient considérées comme un acquiescement à tout ce qui pourrait être défavorable à notre situation.

Alors qu'il peut être pris pour acquis que la Commission des transports, par ses règlements, rendra efficaces les exigences actuelles de l'article 331 concernant le dépôt et les avis des dates effectives des tarifs spéciaux actuels en rapport avec les tarifs de taux de catégorie et les tarifs de taux sur un produit désigné par entente spéciale, la Commission préfère que l'article 330 énonce clairement les exigences concernant le dépôt et l'avis de la date effective, etc. de la même manière que celle établie dans l'article 331 actuel.

Mais cela ne nous préoccupe pas grandement, parce que nous croyons que la Commission des transports suivra plus ou moins sa politique antérieure à l'égard des règlements.

Clause 7 (Article 331)—

La Commission a approuvé l'article 331 proposé, à l'exception du mot "effectivement" dans l'alinéa *a*) du paragraphe 2. Elle a eu connaissance de cas où il pourrait être restrictif d'attendre jusqu'à ce que la concurrence soit un fait.

Clause 7 (Article 332)—

La Commission recommande respectueusement que l'article 332 proposé soit amendé pour se lire à peu près ainsi qu'il suit:

332. Chaque fois que seront déposés devant la Commission un tarif de taux de catégorie, un tarif de taux sur un produit désigné ou un tarif d'entente spéciale qui majore un taux ou les taxes antérieurement autorisés en vertu de la présente Loi, la Commission sera par les présentes autorisée, soit à la suite d'une plainte, soit de son propre mouvement, sans plainte, à tenir une audition, après avis raisonnable concernant la légalité de tels tarifs, taxes, règlement ou pratique; en attendant cette audition et la décision qui sera rendue, la Commission peut suspendre l'application de tels tarifs, taxes, règlement ou pratique; le fardeau de la preuve justifiant la majoration, ou tout nouveau règlement ou toute nouvelle pratique retombera sur la compagnie qui dépose le tarif.

La commission estime qu'aucune augmentation des tarifs de taux de catégorie, de tarifs de taux sur un produit désigné et des ententes spéciales que la Commission des transports a antérieurement autorisés, ne devrait être mise en vigueur avant une audition et une décision, si une plainte a été produite devant la Commission, ou si la Commission croit qu'une majoration des tarifs ou frais ou de nouveaux règlements ou nouvelles pratiques résultant en majorations peuvent être illégaux.

Clause 7 (Article 332B)—

Le nouvel article 332B est noté avec grand intérêt comme étant une proposition ayant pour objet de remédier arbitrairement à un grief de longue date concernant l'application des tarifs de concurrence transcontinentaux à la région intermédiaire de l'Ouest du Canada. Si l'objectif que l'amendement proposé a en vue peut être atteint et si, comme résultat, tous les tarifs intermédiaires connexes sont réduits, la Commission ne s'oppose pas à l'amendement.

Clauses 8 et 9 (Paragraphe 2 de l'article 333, et paragraphe 1 de l'article 334 respectivement)—

Comme ces amendements proposés sont destinés à faire concorder les articles actuels avec l'article 332A proposé, ils sont sujets à toute objection générale de la part de cette Commission à l'égard de ce dernier article.

(Cela peut paraître, au premier abord, une objection plus importante qu'elle ne l'est véritablement).

On attire ici l'attention sur le fait qu'aucun avis de trente jours n'est requis au sujet des augmentations des tarifs-voyageurs spéciaux. Il est proposé d'apporter des changements appropriés à la Loi des chemins de fer, afin d'avoir la même période d'avis que dans le cas des tarifs-marchandises.

Clause 10 (Nouveau paragraphe à l'article 336)—

La Commission a préconisé depuis longtemps la plus grande application d'un tarif commun dans la région des Maritimes et, conséquemment, elle appuie l'amendement proposé, comme étant un pas dans la bonne direction.

Clauses 11 et 12 (Abrogation des paragraphes 1, 3 et 4 de l'article 342, et amendement au paragraphe 4 de l'article 375)—

Comme cet amendement constitue un rajustement qui s'harmonise avec les changements proposés antérieurement, la Commission n'a pas d'observations à faire à cet égard.

Clauses 13 et 14 (Paragraphe 1 de l'article 379 et paragraphe 1 de l'article 380)—

La Commission approuve ces amendements proposés étendant les besoins concernant les rapports mensuels et annuels de la statistique.

Clause 15 (Articles 380A et 380B)—

Ces amendements proposés sont conformes aux recommandations faites par la commission à la Commission royale des transports, et aucun autre commentaire n'est nécessaire.

Clauses 16 et 17 (Article 383 et alinéas a) et b) du paragraphe 1 de l'article 437)—

La Commission n'a pas actuellement de commentaires à faire au sujet des amendements proposés.

Clause 18—

La Commission estime que l'aide, telle que proposée en vertu de la clause 18, ou toute aide de semblable nature devrait être déduite des recettes pour fins d'impôt, et qu'une disposition facultative à cet égard devrait être incorporée au nouvel article.

Il semble que c'est plutôt une question qui intéresse les provinces de l'Ouest, et c'est la suggestion que nous faisons présentement.

iv. Dans le cas de la clause 7—Article 332A proposé.

a) *Exception concernant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.*

Bien qu'il soit prévu au paragraphe 1, relativement au paragraphe 4, et spécifiquement dans le paragraphe 4 de l'article 332A proposé, que la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises concernant la péréquation des taux établie aux paragraphes 1, 2 et 3, soit soumise à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, on ne sait pas au juste ce qui découlera réellement de cette stipulation. A-t-elle simplement pour but de signifier que la structure tarifaire des marchandises dans les Maritimes doit, pour autant qu'il est raisonnablement possible, devenir uniforme avec le reste du Canada, excepté que les taux soumis à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soient réduits dans la mesure prévue par cette Loi?

Nous avons fait une étude étendue de la question, mais non pas une étude complète et nous en sommes venus à la conclusion, en nous basant sur les renseignements que nous avons, qu'en prenant, par exemple, la base de l'annexe A des taux dans Ontario et Québec et rattachant ceux-ci à ceux des Maritimes sur une base en milles, et l'étendant à divers points d'Ontario et de Québec—(malheureusement, nous n'avons pas l'échelle projetée sur tout le parcours en direction ouest, et c'est une partie de l'étude qui n'a pas encore

été terminée) mais en projetant ces taux en fonction de ceux qui existent dans les groupes considérables, mais non pas nécessairement en fonction de l'étude du chemin de fer; mais si nous prenons la liste "A" de l'échelle des taux dans Ontario et Québec, il en résultera, généralement parlant, une augmentation de la structure tarifaire dans les provinces Maritimes si cette échelle tarifaire uniforme était appliquée sur les marchandises à destination ou en provenance de ces provinces. Je n'ai que quelques copies de l'étude, mais je vais me reporter au mémoire que j'ai ici et en tirer quelques points explicatifs. Nous allons prendre de Toronto (Ontario) à Halifax (Nouvelle-Écosse). Les taux actuels de la liste "A" sont la base des taux de catégorie existant dans Ontario et Québec. Si nous prenons maintenant le taux de première catégorie de cette échelle et l'étendons à Halifax, il se monterait à \$2.56 au niveau présent des taux, comparativement à \$1.94 de Toronto à Halifax actuellement. Prenons Sydney, par exemple. De Toronto à Sydney, la liste A des taux de première classe, telle qu'augmentée et étendue aux provinces Maritimes, serait \$2.81. Le taux actuel de catégorie est de \$2.04. De Montréal à Halifax, première catégorie \$2.11, selon la liste A en comparaison de \$1.69 en vigueur.

M. JOHNSTON: Le témoin peut-il me dire si c'est dans le tableau?

Le TÉMOIN: Ce n'est pas dans ce mémoire-ci. Je n'ai que quelques copies, mais je vais en laisser une au secrétaire.

Le PRÉSIDENT: Comme il se peut que d'autres membres du Comité soient aussi embarrassés que moi, voulez-vous nous dire sur quoi vous vous fondez pour en arriver aux nouveaux taux proposés? Prétendez-vous qu'en vertu des taux existants, vous aviez quelques avantages en plus et entièrement à part de la subvention de 20 p. cent des Maritimes?

Le TÉMOIN: C'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: En vertu de quelle disposition de la Loi des chemins de fer profitez-vous de ces avantages additionnels?

Le TÉMOIN: La structure tarifaire des Maritimes est fondée sur des groupes considérables...

Le PRÉSIDENT: Oui, mais si vous me le permettez, je désire que cela soit éclairci. Je ne comprends pas du tout votre exposé à partir de là. Pour en revenir au rapport de la Commission royale, aux pages 167 et 168, la question des arbitraires n'y est-elle pas entièrement discutée, et les commissaires ne disent-ils pas que l'emploi des arbitraires dans le système de la fixation des taux est une partie intégrante de toute la structure des taux de catégorie? Pourquoi dites-vous que vous vous attendez à un changement? Y a-t-il quelque chose dans la loi à l'étude qui indique un changement?

Le TÉMOIN: Je crois qu'il vaut mieux que je lise le reste que j'ai en main, dans le but d'éclaircir la question.

Le PRÉSIDENT: Je regrette, mais je ne puis comprendre un mot de ce que vous dites maintenant.

M. JOHNSTON: Vu la déclaration des commissaires à la page 168, paragraphe 5, il me semble que c'est très clair dans le rapport.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Matheson, je vais vous laisser terminer votre exposé, et je vous poserai des questions plus tard.

Le TÉMOIN: A l'article 332A...

Le PRÉSIDENT: Quelle clause?

Le TÉMOIN:

"332A. (1) 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 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.

(2) La Commission peut, pour donner suite à la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises exiger qu'une compagnie de chemin de fer

a) établisse une échelle uniforme de taux de catégorie, par mille, applicable sur son réseau au Canada, ces taux devant être exprimés en sections ou groupes, lesquels doivent comprendre, pour les voiturages de plus long parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours;"

En réponse à votre question, monsieur, et après avoir fait remarquer que nous avons dans les Maritimes ces forts groupements avec des arbitraires relativement bas,—un de ces groupements couvre une distance de quelque 600 milles jusqu'à St-Charles (P.Q.), d'où il n'y a que 500 milles environ pour atteindre Toronto,—si vous exigiez le barème des taux pour les provinces maritimes en faveur du régime de parcours strictement en milles, d'après le système de section, cela tendrait à désorganiser ce fort groupement actuellement constitué dans les Maritimes sous le rapport de cette distance en particulier et aussi, comme le fait remarquer M. Smith, sous le rapport de nos arbitraires. Cette explication répond-elle à votre question, monsieur?

Le PRÉSIDENT: Je prends note de la réponse, mais je vous dirai si j'ai bien compris quand vous aurez terminé votre exposé.

M. GILLIS: Je désire que nous ayons une bonne intelligence de cette affaire. Supposons que le témoin cesse pour un moment de s'occuper de son mémoire et demandons-lui de nous citer quelques exemples de ce qui se produira dans les Maritimes si l'on essaie d'établir une péréquation des tarifs-marchandises.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi de vous interrompre, monsieur Gillis. La question que j'allais poser arrivait juste à point. La loi contient-elle quelque disposition qui porte le témoin à former cette opinion-là?

M. GILLIS: Je crois qu'il s'est clairement expliqué là-dessus.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas encore entendu de telle explication, mais cela viendra peut-être plus loin dans son exposé.

M. GILLIS: A mon avis il s'est clairement expliqué quand il a dit que si la Commission des transports exerce les pouvoirs qui lui sont conférés pour établir une péréquation des tarifs-marchandises dans le pays tout entier, et que si elle réalise cette péréquation des taux dans les Maritimes, cette opération produira un déséquilibre de tout le barème et nullifiera les avantages qu'on retire de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Telle est sa réponse, si je comprends bien.

Le PRÉSIDENT: Non, le témoin fait signe que non.

Le TÉMOIN: Cela ne portera pas atteinte à ces avantages. Qu'on le sache bien, la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes est toujours là, la réduction de 20 p. 100 est toujours applicable, mais il y aura dérangement des dispositions en matière de groupement et d'arbitraires. Le temps est venu pour moi, je pense, de vous expliquer ce que j'entends par ces arbitraires. Le régime de ces arbitraires est un fait historique dans les Maritimes; il date de 1876, de la construction du chemin de fer. A l'heure actuelle, ces arbitraires sont partie intégrante du barème des taux; à Toronto, par exemple, les taux des Maritimes sont basés sur les arbitraires à partir de Montréal. Que signifie cela? Prenons le taux de tarif entre Montréal et Toronto. Il y a le tarif par catégorie entre Montréal et Toronto sur une dis-

tance de 334 milles. Il y a un taux de \$1.34, première catégorie. Cela fait partie du barème des taux par catégorie auquel je fais mention. Maintenant, de Halifax à Toronto, le taux de première catégorie est de \$1.69 pour une distance d'environ 780 milles de plus, comparativement à \$1.34 pour 334 milles. Sur une distance de 780 milles, vous payez seulement 35 cents de plus pour le trajet supplémentaire de Halifax à Montréal.

Le président:

D. Le projet de loi que nous étudions contient-il un dispositif qui supprime cela?—R. Voici, monsieur le président, comment nous interprétons cet article en particulier: vous établissez "une échelle uniforme de taux de catégorie, par mille, applicable sur son réseau au Canada, ces taux devant être exprimés en sections ou groupes, lesquels doivent comprendre, pour les voiturages de plus long parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours;"

Voilà, vous vous fondez strictement sur le transport par milles.

D. Est-ce dit en toutes lettres? "...des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours." Ceci, il me semble, conserve votre position intacte.—R. Le résultat ne sera pas le même, monsieur, c'est pourquoi je vous ai proposé un exemple déterminé du transport entre Halifax et Toronto. Il ne faut pas oublier qu'entre Halifax et Montréal il y a une distance d'environ 780 milles.

D. Pour laquelle le taux fixe est de 35 cents?—R. Il y a là un arbitraire de 35 cents par rapport au taux entre Montréal et Toronto, 35 cents seulement, et pour le parcours de 334 milles entre Montréal et Toronto, le taux de tarif est de \$1.34, première catégorie.

Par conséquent, si vous établissez ce barème strictement sur une base de parcours par milles, vous portez atteinte au dispositif des sections.

D. Voici ce qui m'inquiète: Si notre Commission des transports, en vertu de la loi actuelle qui était celle de ce temps-là, a établi un supplément de taxe de 35 cents pour les Maritimes, qu'est-ce qui vous autorise à croire qu'il y aura changement si la loi n'est pas changée?—R. Ce qui nous inquiète, c'est qu'il n'y a pas actuellement de déclaration relative à une politique de péréquation. Vous avez présentement devant vous, telle que je la vois, une déclaration de politique de péréquation devant être édiflée suivant le poids, le nombre de milles, ou autrement, visant à établir une échelle uniforme de taux dans le pays tout entier.

D. Mais vous n'avez pas le droit de prétendre que la Commission des transports se mettra au courant des conclusions de la Commission royale aussi bien que des dispositions de la loi, et si la loi demeure inchangée les gens des Maritimes ne seront-ils pas en droit de dire que leurs taux resteront les mêmes?—R. Je dois vous dire, monsieur le président, que la lecture de cet article en particulier, qui traite d'une uniformisation du système des sections sur la base du parcours en milles dans le pays tout entier, ne cesse de nous inquiéter.

D. Lisez de nouveau aux pages 167 et 168 et, à moins qu'il ne se trouve dans la loi une disposition expresse qui enlève aux Maritimes les privilèges supplémentaires dont ces provinces bénéficient...

M. BROOKS: Est-ce que l'alinéa suivant ne dit pas:

"...une échelle uniforme de taux de catégories... applicables sur son réseau au Canada..."?

Le PRÉSIDENT: "...ces taux devant être exprimés en sections ou groupes..."

M. BROOKS: Vous ne pouvez réellement pas dire qu'un taux de 35 cents de Halifax à... quel est cet endroit?

L'hon. M. CHEVRIER: Montréal.

M. BROOKS: ...soit égal à celui qui prévaut entre Montréal et Toronto?

Le PRÉSIDENT: Si je comprends bien le témoin, ce taux fixe de 35 cents de Halifax à Montréal est un taux net, déduction faite des 20 p. 100 que représente la préférence dont jouissent les Maritimes. Qu'en dites-vous?

Le TÉMOIN: Oui.

M. BROOKS: C'est là l'argument de M. Evans l'autre jour. Il pensait que ce même article supprimerait le taux des Maritimes.

Le PRÉSIDENT: J'aurais peut-être mieux fait de ne pas l'interrompre.

Le TÉMOIN: Je suis heureux que vous l'ayez fait, car je voulais tirer cette question au clair.

M. Green:

D. Monsieur Matheson, êtes-vous d'avis que ce paragraphe du nouvel article 332A introduira une nouvelle politique nationale des transports pour le Canada tout entier et que le paragraphe 2 prévoit l'établissement d'échelles uniformes de taux pour tout le pays? Par exemple, si le taux de Halifax à Montréal est de 35 cents, alors le taux de transport à partir de Winnipeg jusqu'à un point à l'ouest représentant une égale distance serait le même. Un meilleur exemple serait sans doute que le taux couvrant la distance de Montréal à Toronto serait le même que pour toute distance égale en toute autre partie du Canada? Autrement vous perdriez le taux inférieur de Halifax à Montréal?—R. Nous perdriions nos forts groupements. Ainsi, supposons que soient établis des groupes de 100 milles sur des distances de 3,000 milles et qu'après avoir atteint ces 3,000 milles vos groupes soient fixés à 150 milles, en tenant compte du fait que les groupes dans les Maritimes sont de quelque 650 milles, alors à l'égard d'un envoi de marchandises à Vancouver, ce groupement serait divisé en groupes de 100 milles.

D. Il faudrait que les groupes soient les mêmes par tout le Canada. On ne peut conserver des groupes de 600 milles alors que dans l'Ouest les groupes sont de 100 milles. Est-ce là un des points qui vous embarrassent?—R. Précisément, ces forts groupements seraient supprimés.

D. Ces groupes seraient placés au niveau des autres groupes ailleurs au Canada?—R. Oui.

M. Johnston:

D. N'est-il pas vrai que vous maintiendriez quand même vos tarifs transcontinentaux pour toute marchandise transportée à Vancouver?—R. Ça, c'est une autre question.

D. Ces taux de tarifs ne seraient pas modifiés par la question actuellement débattue?—R. Ces taux transcontinentaux sont ce qu'on appelle des taux transcontinentaux de concurrence et il n'en est pas question dans cet article en particulier.

M. BROOKS: Il n'y aurait plus d'arbitraires d'Halifax à Montréal. Tout cela serait supprimé?

Le TÉMOIN: A mon avis, on les remplacerait par un nouvel arrangement de sections ou autrement.

Le PRÉSIDENT: Qu'y a-t-il dans la loi ou le bill qui vous porte à croire que les suppléments de taxe seraient supprimés?

Le TÉMOIN: L'article 332A qui se lit ainsi:

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 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.

Il y a ensuite le détail indiqué à l'article 2 a).

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Matheson, comment pouvez-vous dire que vos groupes de taux dans les Maritimes seront dérangés tant que la Commission des transports n'aura pas effectué la péréquation des taux?

Le TÉMOIN: En vertu de l'article 2, je puis vous dire, monsieur Chevrier, que la Commission en a le pouvoir.

L'hon. M. CHEVRIER: Admettons qu'elle ait le pouvoir d'égaliser les taux, ce que je veux savoir est ceci: comment pouvez-vous vous plaindre présentement d'un dérangement des groupes actuels de taux dans les provinces maritimes tant que la péréquation n'aura pas eu réellement lieu?

M. GREEN: Il sera alors trop tard.

Le TÉMOIN: Il y a plus ou moins de chances que cela arrive.

L'hon. M. CHEVRIER: J'irai plus loin. Vous dites qu'il sera trop tard, mais la Commission des transports, en vertu du décret ministériel C.P. 1487, poursuit actuellement une enquête sur le barème des tarifs-marchandises. J'espère que vous témoignerez à cette enquête...

M. SMITH: C'est déjà fait.

L'hon. M. Chevrier:

D. M. Smith dit que vous avez déjà témoigné. Cette enquête n'a pas pour but de faire ce que vous souhaitez qu'il soit fait ici. En ce cas, n'allez-vous pas vous présenter devant la Commission des transports et dire que vos groupes de taux seront dérangés et que c'est à ladite commission de voir à ce qu'ils ne le soient pas lorsque sa politique de péréquation sera appliquée?—R. Monsieur Chevrier, nous, des Maritimes, ne voulons pas être placés dans cette position, et nous espérons qu'il y a moyen d'inclure un dispositif ou d'en arriver à cet égard à un arrangement qui nous garantisse que nous ne perdrons pas ces groupes de base historiques. Nous préférierions un tel arrangement plutôt que d'avoir à plaider notre cause devant la Commission des transports.

D. Le paragraphe (4) vous protège en matière de préférence.—R. C'est juste, monsieur Chevrier, mais d'après notre interprétation cette protection s'arrête aux 20 p. 100. Autrement dit, vous établissez une base uniforme et, voilà, nous ne recevons que 20 p. 100.

D. Dois-je conclure,—ma question n'est peut-être pas équitable et dites-le-moi si vous êtes de cet avis,—dois-je conclure que vous vous opposez à la péréquation?—R. Je répondrai affirmativement pour ce qui a trait aux provinces Maritimes, c'est-à-dire au barème fondamental de taux des provinces Maritimes touchant aux transports entre ces provinces et d'autres parties du Canada qui nous desserviraient. Mais nous ne sommes pas opposés à la péréquation à l'ouest de Montréal ou à quelque autre endroit de votre choix.

L'hon. M. CHEVRIER: Autrement dit...

M. Riley:

D. Si j'ai bien saisi, monsieur Matheson, vous n'affirmez pas que cette situation va se produire; vous voulez seulement obtenir quelque assurance qu'elle ne se produira pas, afin d'éliminer toute possibilité qu'une telle situation surgisse?—R. C'est-à-dire que cette situation ne sera pas au détriment de notre barème de taux.

M. Green:

D. Si cet état de choses est contenu dans la loi, alors la Commission des transports se conformera à la loi. Cette commission ne peut pas formuler un autre programme.—R. C'est exact. Si cela se trouve dans la loi, la Commission y verra une espèce de directive d'avoir à marcher dans le sens indiqué.

Il y a un autre point sur lequel je désire vous entretenir. Je veux parler des arbitraires pour les transports vers l'est. Je vous en ai parlé pour le trafic en direction ouest jusqu'à Toronto.

De Toronto à Halifax le taux actuel est de \$1.94; de Toronto à Montréal, de \$1.34; l'arbitraire dans ce cas est de 60 cents. L'arbitraire est de 35 cents en direction ouest et de 60 cents en direction est; cela vous indique jusqu'à quel point la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes a été appliquée.

Il y a un autre point sur lequel j'aimerais insister encore. Pour ce qui a trait aux expéditions à destination de Winnipeg ou de tout autre endroit dans l'Ouest canadien sur la base des catégories, nous constatons que ces arbitraires existent pour le groupe de marchandises de première catégorie à partir de Halifax en passant par Montréal, soit de 20 cents vers l'ouest et de 44 cents vers l'est. Autrement dit, d'Halifax à Québec par voie directe, nous payons le même taux que Québec. Ce large groupement résulte de l'application de la Loi des taux de transport susmentionnée. En d'autres termes, telle est la distance d'Halifax à Diamond; soit environ 800 milles pour ce groupe particulier de catégorie de marchandise allant vers l'Ouest canadien.

Reprenant l'exposé, je lis à la page 17 ce qui suit:

Que ce soit là le but du projet de modification, la Commission, au nom des provinces Maritimes, recommande fortement que le paragraphe 4 soit modifié de façon à indiquer clairement que l'article portant sur le projet de péréquation ne nuise pas au barème actuel des taux dans les Maritimes, ni ne produise l'inflation de ces taux. L'inflation de ce barème entre les années 1912 et 1924 a été hautement déplorée par plusieurs commissions royales, y compris la Commission royale sur les réclamations des Maritimes et la Commission royale d'enquête sur les relations du dominion et des provinces tel qu'il est exposé dans la seconde partie de cet exposé.

Il est intéressant de noter que le plan de péréquation proposé par les chemins de fer et présenté tout récemment à la Commission des transports suppose que

dans le territoire des Maritimes, les taux par catégorie continueront à être en rapport avec les taux par catégorie de l'Ontario et du Québec et que, comme on s'attend que les taux de l'Ontario et du Québec seront étendus au territoire du lac Supérieur, la présente étude se limite aux taux applicables à l'Ontario et au Québec d'une part, à ceux des Prairies et du Pacifique d'autre part.

Et ce plan

éliminerait les groupes de taux de Toronto et de Montréal ainsi que l'établissement d'arbitraires à la tête des Lacs et de tels arbitraires au passage à Montréal à partir de points en provenance ou à destination d'Halifax.

Comme M. Smith l'a fait remarquer, c'est la seule demande de péréquation dont la Commission des transports ait été saisie; et, si je comprends bien, c'est seulement son expression d'opinion à l'heure actuelle et une manière d'aborder toute la question de la péréquation; ce n'est pas définitif.

L'hon. M. Chevrier:

D. Je ferai remarquer, cependant, que vous êtes libre d'adresser à la Commission des transports une contre-proposition conforme aux arguments que vous exposez en ce moment.—R. A mon sens, après l'adoption de la loi, nous pouvons présenter une contre-proposition il est vrai, mais nous nous buterons à cette base uniforme, cette politique nationale fondamentale applicable au pays tout entier, et c'est là que nous rencontrerons des difficultés à l'endroit de chaque groupe.

D. Mais le rapport de la Commission royale dit que ses recommandations, contenues dans le présent bill, seront lues en regard du C.P. 1487; par conséquent la Commission des transports doit tenir compte non seulement de l'enquête sur la péréquation qu'elle doit mener, mais aussi de la loi.—R. Je suis d'avis qu'on légifèrera; on modifiera ces lois, on établira un programme complet.

M. GREEN: Comment un arrêté en conseil peut-il changer les termes d'une loi?

L'hon. M. CHEVRIER: L'arrêté en conseil ne change pas les conditions de la loi; il peut cependant changer le document qui sert de base à la péréquation.

M. GREEN: La loi passerait outre à cela, bien entendu.

M. BROOKS: Quelle valeur a une loi si l'on peut passer outre à ses prescriptions?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, les dispositions s'appliquent concurremment.

Le PRÉSIDENT: La loi est si large dans ses termes:

... et ces distances doivent être exprimées en sections ou groupes, et les sections ou groupes doivent comprendre, pour les voiturages de plus long parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours...

M. GREEN: Mais sous un régime d'échelle milliaire uniforme, vous ne pouvez pas établir différentes sections en différentes parties du pays.

Le PRÉSIDENT: Non. Mais la longueur de la section dépendra de l'étendue du parcours, n'est-ce pas?

M. GREEN: Non!

Le PRÉSIDENT: Certainement!

L'hon. M. CHEVRIER: Il n'y a pas que l'article 332-A qui réponde au but des recommandations de la Commission royale, il y a aussi l'article 332-B ainsi que d'autres articles dont l'Est aussi bien que l'Ouest tireront profit.

M. GREEN: Votre politique nationale de tarifs-marchandises se trouve définie dans l'article 332-A et il s'y trouve également le taux de base.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela vous ramène à la question de savoir si la péréquation est une chose avantageuse ou non. Si l'on convient que la péréquation est avantageuse, je ne connais pas d'autre procédure que celle contenue dans le bill. De plus, la Commission royale n'en connaît pas d'autre non plus. C'est pourquoi nous avons acquiescé à ce vœu. Je ne sais vraiment pas comment vous allez appliquer la péréquation si vous cherchez à protéger telle région, tel groupe, telle association ou tel autre groupement. La péréquation est impossible de cette façon. A tout événement, la seule péréquation visée porte, comme l'a dit l'autre jour M. Evans, sur environ 50 p. 100 du trafic.

M. GREEN: La seule protection dont jouiront les Maritimes sera la subvention de 20 p. 100 prévue par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: Voilà un des éléments du problème. Mais M. Matheon veut savoir si ce privilège sera conservé et c'est sur quoi porte son exposé. J'ai exprimé mon opinion à la Chambre des Communes à cet égard, et je ne saurais ajouter à ce que j'ai déjà dit.

M. MacNaught:

D. Monsieur Matheson, si je comprends bien vous ne croyez pas que le paragraphe 4 de l'article 332-A offre une protection convenable?—R. C'est exact.

D. Vous dites que ce n'est pas suffisant?—R. Je le trouve insuffisant et, à mon avis,—j'en parlerai plus tard,—la Commission royale visait à nous en priver et elle a rejeté la proposition du Pacifique-Canadien qui demandait la revision de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes afin que la péréquation puisse être appliquée.

L'hon. M. Chevrier:

D. Je suis heureux de vous l'entendre dire car je suis aussi d'avis que c'était là son intention.—R. Mais nous aimerions bien qu'il y ait dans la loi quelque modification qui nous assure protection.

D. Nous estimons que la loi vous protège complètement, mais je ne veux pas vous interrompre davantage.

M. Gillis:

D. Avant de passer à autre chose, j'aimerais faire remarquer qu'après avoir lu le bill n° 12 je demanderais au témoin s'il ne croit pas que les paragraphes 2 et 3 de l'article 332-A actuellement débattu le protègent de ce qui fait l'objet même de sa demande? Il prétend que la péréquation figure dans le jugement de la Commission royale et que le bill accorde à cette Commission le droit d'en décider.

Le paragraphe 2 stipule clairement que la Commission royale a le droit d'exiger qu'une compagnie ferroviaire établisse des groupes et des sections afin de fixer le genre de taux nécessaires pour produire la péréquation. Ensuite, plus loin dans l'article 3, elle accorde protection en conservant les privilèges accordés par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Ne pensez-vous pas, relativement au paragraphe 2 de l'article que nous discutons en ce moment, que tous les secteurs des chemins de fer devront collaborer à l'élaboration d'un barème de taux par sections que vous pourriez juger favorable?—R. Ce sera, à notre point de vue, une espèce différente de groupes que celle en vigueur actuellement et ces groupes de base seraient appliqués d'un bout à l'autre du pays, depuis Saint-Jean, de Terre-Neuve, à Victoria en Colombie-Britannique,—une base uniforme et je doute beaucoup qu'il se présente jamais un cas où l'on aurait comme présentement un groupe couvrant une distance de 66 milles jusqu'à proximité de Diamond.

Il y a cet autre détail-ci: j'ai parcouru ce rapport de la Commission royale pour voir exactement quelle espèce de groupes elle envisageait lorsque fut connue la proposition des chemins de fer qui établissait un groupe maximum de 25 milles. Il est vrai que ce n'est pas le dernier mot, et je trouve à la page 124 du rapport de la Commission royale la déclaration suivante se rapportant à une recommandation visant les groupes:

Aucune mesure législative au sujet des groupements de taux n'est recommandée; nous estimons cependant que la situation qui a amené une demande de groupements plus considérables de taux peut être réglée par la Commission des transports à l'aide d'un barème uniforme de taux comportant le groupement par distance, y compris, dans le cas de très longs parcours, les groupements par distances considérables de 100 ou même de 200 milles, en plus des groupements de 10, 20, 25, 40 ou 50 milles qui existent actuellement pour les distances plus courtes.

Notez bien que l'on dit: "barème uniforme de taux". C'est le seul exemple que j'y aie trouvé et c'est là le seul indice de ce que pouvaient penser les

membres de la Commission royale pour ce qui est de leurs dispositions en matière de groupements. On trouve cela dans le rapport de la Commission royale.

Le président:

D. Pourriez-vous établir la concordance entre ce que vous avez lu et ce qu'on trouve à la page 168 où sont résumées les conclusions:

Comme l'a déclaré la Commission, l'emploi de suppléments de taxe comme moyen de tarification fait partie intégrante du barème des taux par catégorie de marchandises.

Comment résumez-vous ces deux déclarations?—R. C'est l'article qui traite des suppléments de taxe (arbitraires) et alors, lorsque nous passons à l'article ayant trait à la péréquation . . .

D. N'est-il pas clair que la Commission royale entendait maintenir les arbitraires dans notre barème de tarifs-marchandises?—R. Monsieur le président, suivant mon interprétation du rapport de la Commission royale en ce qui a trait à notre barème, j'ai compris qu'elle voulait nous exempter de tout projet de péréquation qui pourrait nous être désavantageux.

M. ASHBOURNE: Voilà un point très important, monsieur le président, surtout quand on pense à la distance qui sépare Terre-Neuve d'Halifax; les taux à cet endroit-ci auront leur effet sur nous qui sommes situés si loin à l'est.

Le président:

D. Ce que vous avez lu à la page 124 du rapport s'adresse-t-il aux groupements de taux?—R. Cela s'adresse . . .

D. J'entends le groupement dans la région, au sein d'une région—c'est le titre de "groupements de taux".—R. Voyez-vous, ce qui a soulevé cette question de groupements de taux, c'est que l'Alberta et d'autres provinces de l'Ouest désiraient obtenir de plus forts groupements de taux par rapport à leur barème de taux entre l'Alberta et l'Est.

D. C'est ce que je pense.—R. Et telle était la recommandation de la Commission royale à l'égard des groupements, mais cela se rattache, comme vous pouvez vous en rendre compte, à l'échelle uniforme des taux.

D. Oui.—R. Et la plus forte distance établie ici ne dépasse pas 100 ou 200 milles.

D. C'est-à-dire dans une seule région, dans une région donnée.

M. GREEN: Où cela est-il mentionné dans le rapport?

Le président:

D. Mais quand il traite de suppléments de taxe (arbitraires) comme il le fait à la page 168, je pense que le Commissaire s'exprime clairement sur ses intentions.—R. A cela je dois répondre qu'il y a conflit en ce qui a trait à cet article en particulier de la page 168 qui traite de péréquation, de recommandations quant aux sections et à l'uniformité et aussi, à mon avis, à ce qu'il y a à la page 124.

D. Cela se trouve dans la loi, n'est-ce pas?—R. Monsieur le président, je dois dire que la loi telle que je la comprends à la lecture . . .

D. Vous craignez quelque chose?—R. Certainement, nous craignons qu'elle nous soit désavantageuse, et s'il y a un moyen d'être exclus sans que cela nous porte préjudice, je crois que ce serait la solution.

M. Mutch:

D. Si vous y réussissez, de quel autre nom appellerons-nous cela pour remplacer le terme péréquation? Certains recevront plus, d'autres moins; sans

cela la péréquation perd sa raison d'être. C'est un procédé parfaitement compréhensible et louable, dont je parlerai un peu plus tard pour ce qui regarde ma région qui est fort mal servie par certaines choses que contient ce bill. Mais il me semble qu'il n'existe aucun procédé de nivellement suivant lequel les uns ne paient pas plus cher que les autres et si nous, du Comité, n'envisageons pas cette affaire sur le plan national, qui le fera pour nous?—R. Si ce projet portait atteinte à tout notre régime de tarifs-marchandises, nous, du Comité des transports des Maritimes, à titre de représentants de quatre provinces, nous ne pourrions pas l'accepter.

L'hon. M. Chevrier:

D. Vous ne pouvez pas faire cette affirmation avant que la péréquation soit terminée.—R. C'est vrai, autrement dit nous vivons dans la crainte à l'heure actuelle, monsieur. Présentement nous ne voyons que la législation. Or, il peut ressortir de cette péréquation quelque chose de profitable en certains cas.

M. MUTCH: C'est ce que nous cherchons à réaliser.

M. Ashbourne:

D. Monsieur le président, à mon avis, il serait avantageux d'y insérer quelque disposition qui sauvegarde nos tarifs actuels, n'est-ce pas, monsieur Matheson?—R. C'est ainsi qu'on l'interprète.

M. MUTCH: Dans sa forme actuelle le projet de loi sauvegarderait la méthode de péréquation. Cette péréquation ne peut offrir des taux minimums à tout le monde. Je ne dis pas que le taux devrait être accru dans les Maritimes; j'espère qu'on règlera cette question au cours de nos séances. De toutes façons, rien ne sert de se dire en faveur de la péréquation et ensuite d'affirmer que quiconque ne profite pas de la péréquation devrait s'y opposer.

M. ASHBOURNE: Tout de même, ne convient-il pas de savoir tout d'abord si la péréquation est une méthode avantageuse?

L'hon. M. CHEVRIER: La Commission royale affirme que ce serait avantageux. Je crois que les provinces l'ont demandé de même que la Commission royale; enfin, le bill actuel vise à la mettre en vigueur.

M. RILEY: Sous réserve de certaines exceptions?

L'hon. M. CHEVRIER: Précisément, sous réserve de certaines exceptions.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je dois dire à ce sujet que quatre provinces et notre propre Comité, lorsque nous avons témoigné devant la Commission royale, se sont vivement opposées à la péréquation telle qu'elles l'envisageaient en regard de notre barème de taux à cette époque. Nous avons saisi toute la situation et tout ce qu'elle comportait de sens. S'agissait-il d'une véritable péréquation, chose impossible à réaliser, ou d'une péréquation partielle?

Naturellement je crois qu'il y a eu une déclaration sur la péréquation lorsque les provinces ont comparu devant le Cabinet, une déclaration de portée générale. Malheureusement, à cette époque—je ne sais si je dois dire malheureusement ou heureusement—il ne m'a pas été possible d'être présent à cette séance en particulier; je ne sais pas précisément ce qui s'est passé, mais dans l'appel qui a été présenté par la suite au Cabinet relativement aux 21 p. 100, après les conférences tenues par les provinces, on a rédigé cet article qui traite de péréquation dans la pétition. Il se lit en partie comme il suit:

La péréquation des taux entre l'Ouest canadien et l'Est canadien (Ontario et Québec) ... Telle était l'entente à cette époque—entre les avocats des diverses provinces et voilà comment l'article a été rédigé. Nous ne sommes pas opposés à la péréquation entre Ontario et Québec d'une part et les provinces de l'Ouest de l'autre. La situation a été bien comprise à cette époque, et c'est ainsi qu'a été rédigée cette déclaration datée du 27 septembre 1948 et adressée à

Son Excellence le Gouverneur général en conseil; c'est ainsi qu'elle a été conçue et agréée à notre séance qui a précédée la préparation et la présentation de mon exposé. J'ai la conviction, monsieur le président, monsieur le ministre, et messieurs du Comité, que telle est la situation jusqu'à aujourd'hui de nos relations avec les provinces.

L'hon. M. Chevrier:

D. Quiconque a écouté l'exposé de faits à cette époque ne pouvait pas nier que toutes les provinces étaient en faveur de la péréquation. Personnellement c'est la conclusion que j'en ai tirée.—R. On y étudiait l'aspect économique et je crois que ce problème s'est mêlé à la question des tarifs.

M. Green:

D. Monsieur Matheson, votre position est-elle clairement établie à la page 139 du rapport de la Commission royale? Nous y trouvons les premières déclarations:

Les provinces Maritimes ont déclaré qu'elles "n'admettaient ni n'appuyaient ce qu'on appelle la péréquation des tarifs-marchandises" ajoutant "qu'il est impossible de réaliser cette péréquation".

—R. Telle était notre attitude, monsieur, mais j'aimerais établir une distinction que j'ai consignée un peu plus loin dans mon exposé.

L'hon. M. Chevrier:

D. Puis-je poser une question qui fait suite à cela? Il s'agit d'une demande de modification présentée par les chemins de fer Nationaux du Canada et, sur ce point en particulier, les provinces Maritimes ont adopté l'attitude indiquée dans ce paragraphe de la page 139.—R. Oui, telle est la position que nous avons prise, d'une façon générale, monsieur le ministre. A vrai dire, au sujet de ce fait que j'ai rappelé, nous nous sommes également informés dans le temps de ce qu'on ferait des arbitraires et de nos groupes et nous avons exposé à la Commission royale que nos arbitraires devraient être maintenus.

Nous avons soutenu la même thèse devant la Commission des transports. Toutefois, les deux commissions n'ont pas accepté de maintenir ces arbitraires contre les augmentations de taux.

M. Gillis:

D. Désirez-vous, monsieur Matheson, proposer une modification susceptible de vous protéger entièrement?—R. Monsieur le président, monsieur Gillis, à l'heure actuelle M. Smith et moi-même y songeons sérieusement et nous n'avons pas encore obtenu un texte définitif d'une telle proposition.

Le Président:

D. Si, en l'absence d'une prescription de la loi, la Commission des transports vous a accordé au cours des années toute une série de décisions que nous appellerons de droit commun, avez-vous quelque raison de croire que cette même commission ne fera pas de même à l'avenir s'il n'y a pas d'autorité législative lui ordonnant d'agir autrement?

M. F. D. SMITH, K.C. (Conseiller juridique du Comité des transports des Maritimes et représentant devant le Comité les quatre provinces Maritimes): Puis-je répondre à cette question, monsieur? Notre crainte, si je puis dire, est qu'il existe une déclaration de politique. Or cette politique revêt un certain sens ou elle n'en a aucun, et si elle a le sens que nous lui prêtons—et à titre d'avocat de quelque expérience, je dois dire qu'elle se prête à cette interpréta-

tion—il existe, à mon avis,—et j'emploie ici une expression que j'emprunte à l'honorable ministre,—une directive à la Commission de mettre en vigueur certain programme ou certaine politique. Or, quel est ce programme?

Ce programme, tel que je le conçois, prévoit l'établissement de régimes uniformes de tarifs-marchandises au Canada:

(1) Il est par les présentes déclaré que la politique nationale en matière de taux de transports 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 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.

Et maintenant, monsieur le président, je vois dans cela une directive générale. Il est vrai que le paragraphe suivant est une permission d'agir puisqu'on y emploie le mot "peut"; ce paragraphe prévoit ce qui suit: "La Commission peut, pour donner suite à la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises, exiger qu'une compagnie de chemin de fer..." Et maintenant, d'après moi, je vois en cela une obligation absolue pour la Commission des transports de réaliser une politique nationale en matière de taux de transport. Alors, que doit faire cette Commission? Il faut qu'elle:

a) Établisse une échelle uniforme de taux de catégorie, par mille, applicable sur son réseau au Canada, ces taux devant être exprimés en sections ou groupes, lesquels doivent comprendre, pour les voiturages de plus long parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours;

Et cela vient à l'appui, selon moi, au passage que l'on trouve à la page 124 du rapport. Ainsi, de la même façon, il faudra que la Commission "établis, pour chaque article ou groupe d'articles concernant lesquels des taux sur un produit désigné, selon une base milliaire, sont spécifiés, une échelle uniforme de taux sur un produit désigné, d'après une base milliaire, applicables sur son réseau au Canada, ces taux devant être exprimés en sections ou groupes, lesquels doivent comprendre, pour les voiturages de plus long parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours";

Il est vrai qu'il faut lire le paragraphe suivant qui dit: "Revise tout autre taux imposé par la compagnie". Je ne saurais dire à quel point cela pourra nous nuire, mais je ne puis arriver sincèrement à croire que cette disposition ne sera pas au détriment de notre situation. Je me rends bien compte que cet article est facultatif, mais j'insiste sur le fait, peut-être ne m'exprimé-je pas très clairement, que nous avons ici une déclaration de politique et M. le juge Kearney, président de la Commission des transports, serait tenu de se conformer à cette déclaration de politique. Je vois dans ces mots une directive claire et nette d'abroger tous les tarifs statutaires et tous les arbitraires, ainsi que la suppression du système des groupements tels que nous les avons, différant de celui que la Commission royale, à mon humble avis, prévoyait. Et maintenant, s'il existe quelque doute à l'égard de cette situation, je propose, pour le bien-être économique des quatre provinces que je représente, qu'on ne s'aventure pas sur ce terrain au hasard. Il ne suffit pas,—peut-être ne devrais-je pas dire ceci,—de déclarer que la Commission des transports s'occupera de nous. J'affirmerai donc, monsieur le président, que l'autorité et la juridiction de cette Commission est tellement circonscrite et limitée par cette déclaration de politique qu'il nous faudra demander d'insérer là quelque dispositif pour nous protéger.

M. MUTCH: Puis-je poser une question à ce moment-ci, monsieur le président? Pour commencer, le témoin craint-il que le bill 12 enlève toute possibilité de maintenir les arbitraires?

M. SMITH: Non.

M. MUTCH: Enlève-t-il la possibilité d'exiger les arbitraires? Leur utilisation est-elle interdite par ce bill?

M. SMITH: Je dirais que le texte se prête à cette interprétation; en ce qui nous intéresse particulièrement, je ne peux pas y voir un autre sens.

M. MUTCH: Que dire alors de l'alinéa b) de l'article 329:

b) Peuvent, en outre, spécifier des taux de catégorie entre des points déterminés sur le chemin de fer, lesquels taux peuvent être supérieurs ou inférieurs à ceux qui sont spécifiés en vertu de l'alinéa a)?

M. SMITH: Ces taux s'appliquent au transport d'un point à un autre. Ce ne sont pas des arbitraires, mais des taux d'un point à l'autre, au lieu d'être des taux de l'Annexe "A".

M. MUTCH: N'y a-t-il pas là protection suffisante?

M. SMITH: Je ne le crois pas. Ces taux sont valides entre un point et un autre et ne sont pas ce qu'on appelle des arbitraires.

M. MUTCH: Il me semble qu'ils tendent vers le même but. J'y vois la possibilité de régler votre situation.

M. SMITH: Je n'ai pas la prétention d'être un spécialiste en matière de taux.

M. MUTCH: Ni moi non plus.

M. SMITH: Ni en matière de tarifs; je dirai cependant, monsieur le président, que la Commission des transports éprouverait beaucoup de difficultés à nous conserver dans la même situation qu'auparavant.

Le PRÉSIDENT: Ne croyez-vous pas que les "exceptions" indiquées au paragraphe (4) pourraient vous être utiles?

M. SMITH: A mon sens, monsieur le président, tout cela se trouve dans la politique nationale; il faut tout lire à la lumière de l'article 332 a) auquel les autres sont subordonnés et qui prévoit une politique nationale de tarifs-marchandises exigeant un système uniforme. Je crois que les autres articles sont insérés dans la loi pour cette raison que, lorsque la Commission des transports estime qu'une exception devrait être faite à la mise en application de cet article, ce traitement exceptionnel serait très limité dans son application à cause de la déclaration de politique dérogatoire qui se trouve dans la loi. Je crains fort que cela ne soit pas suffisant comme protection.

Le PRÉSIDENT: Pour régler votre cas, vous êtes d'avis qu'un autre paragraphe devrait être ajouté au paragraphe (4)?

M. SMITH: Qui comprendrait...

Le PRÉSIDENT: Les arbitraires dans les quatre provinces de l'Est.

M. SMITH: Bien, je dirais à l'exclusion du taux assujéti à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Le PRÉSIDENT: Cela s'y trouve déjà.

M. SMITH: Non,—l'article dit: "sont assujétis à la Loi...", excluant de cette application tous les taux soumis à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces des Prairies et excluant également les taux de transport vers l'est parce que cette loi est fondée sur la liste des taux de transport vers l'est, avec déduction de 20 p. 100. Mais je pourrais, si on me le permettait, préparer une modification et vous la soumettre pour étude.

M. MUTCH: Les observations que vient de faire le témoin ne se résument-elles pas à dire que ce dernier demande de modifier la clause 4 de façon à

garantir que la modification exposant la politique nationale des tarifs-marchandises ne sera pas appliquée à l'encontre des intérêts des quatre provinces qu'il représente? A mon sens, ce qui l'inquiète est l'application par la Commission des transports de cette soi-disant politique nationale. Si quelqu'un y voit une meilleure explication, j'aimerais bien l'entendre.

M. MACNAUGHT: C'est ce que la loi tendait à réaliser.

Le PRÉSIDENT: Les autres membres du Comité n'entendent pas votre conversation, messieurs; veuillez donc parler un peu plus fort.

M. MACNAUGHT: J'ai dit, monsieur le président, qu'à mon avis cela était ainsi exprimé dans la loi, le décret ministériel instituant la Commission royale le stipulait.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, le décret n'en faisait pas mention; ce décret instituant la Commission royale déclarait qu'il devrait y avoir une sauvegarde dans la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. MACNAUGHT: C'est exact.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce que ces deux messieurs demandent va beaucoup plus loin, cela ne me paraît pas douteux.

M. MUTCH: Ils demandent une exclusion dans leur cas.

L'hon. M. CHEVRIER: J'estime qu'ils sont convaincus que ce projet de loi protège les garanties de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Peut-être veulent-ils y mettre plus de vigueur, un libellé plus précis. Ils veulent être protégés en matière d'arbitraires et de groupements de taux, ce qui est une tout autre affaire. Si nous adoptons cette base de calcul, je ne vois pas comment nous pourrions exécuter la péréquation des taux.

M. SMITH: Je propose, monsieur le président, que les tenants de la péréquation des taux...

M. GREEN: Veuillez donc parler un peu plus fort, s'il vous plaît.

M. SMITH: Je disais, monsieur le président, que l'insistance en fait de péréquation des taux nous vient des provinces de l'Ouest et cela, depuis assez longtemps, et je dirai que ces tenants de la péréquation n'ont pas de sérieuse objection à la position que nous nous sommes efforcés de soutenir. Or si ces gens-là veulent la péréquation, l'obtiennent et sont contents de leur sort, je ne puis voir qui en sera la victime.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ce que nous verrons lorsqu'ils auront témoigné. Je doute qu'ils aillent si loin, mais on ne sait jamais.

M. MUTCH: S'ils vont jusque-là, et cela se peut fort bien, la situation se résume à ceci: ce que nous étudions en ce moment n'est pas un problème de péréquation, mais le fait de constituer quelques nouvelles régions qui jouissent de quelques nouveaux avantages. C'est peut-être ce qu'il nous faudrait.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini, monsieur Smith?

M. SMITH: J'ai fini, monsieur le président. J'ai peut-être pris un peu trop de votre temps?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, vous avez clairement exposé votre point de vue.

Le TÉMOIN: Avant cette digression, je parlais de la proposition des chemins de fer.

M. GREEN: A quelle page?

Le TÉMOIN: Page 18. Je citais des passages de leur exposé à la Commission des transports.

Que ce soit ou non le but visé par le projet d'amendement, notre Comité, parlant au nom des provinces Maritimes, recommande fortement que le para-

graphe 4 soit modifié de façon à indiquer clairement que l'article portant sur le projet de péréquation n'ait pas d'effet contraire sur le barème actuel des taux dans les Maritimes ni qu'il ne hausse ces taux. L'inflation du barème de taux dans les Maritimes, de 1912 à 1924, a été fortement déplorée par diverses commissions royales, y compris la Commission royale d'enquête sur les réclamations des Maritimes et la Commission royale d'enquête sur les relations entre le Dominion et les provinces, tel qu'il est exposé dans la seconde partie de ce mémoire.

Il est intéressant de noter que le projet de péréquation récemment présenté par les chemins de fer à la Commission des transports prend pour acquis que

sur toute la superficie des Maritimes, les taux par catégorie continueront d'être rattachés aux taux par catégorie de l'Ontario et du Québec, et que, vu qu'on se propose d'étendre les taux de l'Ontario et du Québec au territoire du Lac Supérieur, la présente étude se fondera principalement sur les taux Ontario-Québec et Prairies-Pacifique,

et cela

éliminerait les groupes de taux de Toronto et Montréal ainsi que l'établissement de suppléments de taxe pour l'est de la tête des Grands lacs aussi bien que les arbitraires en passant par Montréal en direction et en provenance d'endroits situés dans les Maritimes.

Ceci posé, les chemins de fer estiment que la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne s'appliquerait qu'à l'égard des 20 p. 100 de réduction des taux uniformes par catégorie proposés par les compagnies ferroviaires, et des 20 p. 100 de la portion des taux relatifs à la zone privilégiée à partir des Maritimes jusqu'à des endroits situés en dehors du "territoire choisi". Il découle de ce fait que tout projet de taux uniformes de transport marchandises serait traité de la même façon.

Le décret ministériel C.P. 1487 du 7 avril 1948, donnant instruction à la Commission des transports de procéder à la péréquation des tarifs-marchandises, dit ce qui suit dans le dernier paragraphe:

En conséquence, le Comité recommande que la Commission des transports du Canada soit priée d'entreprendre une enquête générale sur les tarifs-marchandises en suivant les directives indiquées dans le paragraphe précédent, *sous réserve de toutes dispositions statutaires spéciales touchant aux tarifs-marchandises.*

Le débat de la Commission royale fait particulièrement mention de ce passage du décret C.P. 1487, qui soumettait l'enquête générale sur les tarifs-marchandises à "toutes dispositions statutaires spéciales touchant aux tarifs-marchandises". La seconde partie de cet exposé a déjà attiré l'attention des intéressés sur la conclusion apportée par la Commission royale au sujet de ces exceptions statutaires. Cette conclusion mérite d'être mentionnée de nouveau:

Dans ces circonstances, il est préférable de laisser les choses où elles en sont et il semble bien qu'aucune recommandation doive être faite par cette Commission.

Il importe également de souligner de nouveau le fait que la Commission royale, en arrivant à cette décision, a rejeté un amendement proposé par la compagnie du Pacifique-Canadien à l'article 3, paragraphe (2) c) de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui aurait conféré à la Commission des transports le pouvoir d'ajuster ou de varier les tarifs conformément à la loi, tarifs jugés nécessaires, à son avis, pour effectuer un rajustement général des taux au Canada.

• *b) Opposition des Maritimes à la soi-disant péréquation des taux*

Notre Comité, dans son exposé devant la Commission royale des transports, a dit ce qui suit:

Notre Comité n'a pas soumis de proposition relativement à la soi-disant péréquation des tarifs-marchandises, et elle n'y souscrit pas plus qu'elle n'y donne son appui. Notre Comité est convaincu que ladite péréquation de taux est d'application impossible. Ce projet de péréquation ne sera pas bien vu de notre Comité dans la mesure où il aura recours au même procédé qui a été mis en vigueur de 1912 à 1925 relativement au barème des tarifs-marchandises des Maritimes.

L'attitude prise par notre Comité en matière de péréquation, devant la Commission royale, avait trait plus particulièrement à une péréquation complète et intégrale, laquelle est alors irréalisable (même sans les exemptions statutaires). Autrement dit, la péréquation, appliquée aux tarifs-marchandises, signifie la même catégorie de base et les mêmes tarifs-marchandises dans le Canada tout entier, compte non tenu des conditions nationales, législatives, constitutionnelles ou afférentes au transport qui peuvent exister. Notre Comité estime cependant qu'il est possible d'arriver à une péréquation partielle au Canada sans que soit inclus le barème des taux régis par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, ou s'y rapportant. En admettant pareille péréquation partielle excluant le barème des taux dans les Maritimes, il faudra peut-être apporter certaines modifications afin de rendre les tarifs-marchandises applicables entre régions des Maritimes conformes à certaines des dispositions de la Loi des chemins de fer, dans les cas qui ne sont pas incompatibles avec la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Il importe donc en ce moment d'attirer votre attention sur plusieurs des conclusions de la Commission royale des transports.

A la page 141 du rapport, on lit ce qui suit:

Le but de la péréquation ne peut être atteint qu'après une étude approfondie de la part des chemins de fer et de la Commission des transports. Sans doute, plusieurs problèmes sérieux sont en cause, par exemple, les conséquences possibles de ces propositions sur les recettes des chemins de fer, les industries établies et le mécanisme des échanges et du marché. Toutes ces considérations sont d'une haute importance. Si l'on tient compte du grand nombre de changements de tarifs qui en résulteront, c'est à la Commission des transports, tout particulièrement, qu'il reviendra de trancher la question après son enquête générale sur les tarifs-marchandises et lorsque toutes les personnes visées par les propositions auront eu l'occasion de se faire entendre.

Ainsi qu'il a déjà été mentionné, la Commission royale, traitant du barème des groupes et des arbitraires des provinces Maritimes, déclare à la page 168:

Comme l'a déclaré la Commission, l'emploi de suppléments de taxe comme moyen de tarification fait partie intégrante du barème des taux par catégorie de marchandises.

Et M. H. A. Innis, commissaire, a fait l'observation significative suivante, congnée à la page 343:

On ne peut trouver aucun régime de péréquation qui fera contre-poids aux effets de la concurrence dans la région du Saint-Laurent, tels qu'ils se reflètent dans les tarifs de concurrence. La hantise de la péréquation masquera les désavantages que subissent les provinces Maritimes et l'Ouest canadien et en perpétuera les effets paralysants.

Nous ne trouvons nulle part dans le rapport de la Commission royale une recommandation visant à passer outre à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, afin d'établir la soi-disant péréquation des taux. Au contraire, comme nous l'avons indiqué ci-dessus, la Commission royale, abordant le sujet de la modification de la loi proposée par la compagnie du Pacifique-Canadien, a pris la position contraire et a en outre fait remarquer que la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ... n'est pas censée accorder égalité de traitement à la région choisie et au reste du pays.*

Le projet de péréquation des chemins de fer ou tout autre plan de tarifs uniformes par catégorie auront pour effet de supprimer le système actuel des groupements et arbitraires inhérent au barème actuel des taux dans les Maritimes et ailleurs au Canada. On trouvera dans les déclarations annexées à mon exposé des exemples des augmentations considérables qui résulteront de la récente proposition des chemins de fer relativement à la péréquation des taux par catégorie. Comme je l'ai déjà fait remarquer, l'enquête générale sur les tarifs-marchandises n'arrivera pas nécessairement à ces conclusions définitives. De toute façon, c'est une proposition qui a été soumise à la Commission des transports. Comme exemple, entre Halifax et Toronto ...

M. GREEN: Cela se trouve-t-il dans votre annexe?

Le TÉMOIN: Oui, cela s'y trouve, à une quinzaine de pages avant la fin. De Toronto à des endroits-types dans les Maritimes.

M. GREEN: Très bien, j'y suis.

Le TÉMOIN: A la page 2. Je me suis servi d'Halifax en guise d'exemple. Le taux actuel à partir de Toronto, première catégorie, à Halifax, est de \$1.94. Le tarif proposé des chemins de fer, dans leur plan provisoire de péréquation, élèverait le taux de Toronto à Halifax à \$4.23.

M. JOHNSTON: Où cela se trouve-t-il?

Le TÉMOIN: A la page 2.

L'hon. M. CHEVRIER: Croyez-vous, monsieur Smith, qu'il soit convenable d'agir ainsi en ce moment? Nous avons agi équitablement envers le témoin.

M. SMITH: Monsieur Chevrier, je comprends votre point de vue. Si le président estime que cette question est en instances devant un tribunal, si la Commission des transports doit être considérée comme une cour d'archives, il n'est peut-être pas très convenable de traiter sans permission de questions qui sont en instances devant ce tribunal. J'ai pensé, cependant, que M. Matheson aurait pu illustrer son argument par un ou deux exemples à seule fin d'indiquer au Comité ce qui peut ressortir d'une augmentation du barème des tarifs-marchandises dans les Maritimes, mais je suis entièrement à la disposition du président. Permettez-moi d'ajouter qu'il est vrai que la Commission des transports est une cour d'archives et il se peut que s'applique ici la règle concernant les questions en instance devant un tribunal—les jugements anticipés sur les questions contestées.

Pour ce qui est de la Commission des transports, la présente étude lui a été confiée. La chose est connue par tout le Canada et la presse lui a donné toute

* L'ancien juge en chef Duff, de la Cour Suprême du Canada, dans la soi-disant cause d'interprétation concernant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, a dit en partie ce qui suit dans le jugement du tribunal: "Le devoir de la Commission des transports en appliquant les dispositions de la loi... est de donner forme et substance à l'esprit de la loi tel qu'il est indiqué aux articles 7 et 8, lesquels, nous le répétons, font exclusion en termes explicites des deux principes développés par le commissaire en chef, celui du caractère raisonnable des taux en soi et celui de l'"uniformité" des taux entre différentes localités".—41 C.R.C. p. 56 et p. 73.

la publicité possible. Je ne crois vraiment pas que les chemins de fer, le pays ou ceux qui paient les frais de transport auront à souffrir de la divulgation de ce genre d'information, mais je suis entièrement à votre disposition.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce n'est pas pour cette raison que je me suis élevé contre ces remarques. Le motif que vous invoquez est bon, et c'est au président d'en décider après consultation avec les membres du Comité, mais le motif de mon objection est le suivant: je ne vois pas de différence entre votre façon de procéder et le fait qu'un tribunal, par exemple, entende un côté d'un litige sans entendre l'autre, ou encore si, en présence d'un bref émis pour la somme de \$10,000 le tribunal ajournait après avoir entendu la cause du plaignant sans écouter le plaidoyer du défendeur.

Votre plaidoyer n'a pas été entendu et je ne crois pas que le Comité devrait être saisi d'un projet que les chemins de fer n'ont aucun espoir de jamais faire approuver par la Commission des transports—et j'espère qu'ils n'obtiendront jamais cette approbation, car ils prennent là le meilleur moyen d'arriver à ce résultat.

M. SMITH: Ou le plus mauvais moyen.

L'hon. M. CHEVRIER: Précisément. Ainsi, quand on suggère que tel sera le résultat de la péréquation...

M. SMITH: Je ne crois pas que M. Matheson soit allé si loin.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne dis pas cela, mais je dis qu'aujourd'hui vous avez jusqu'à présent exposé votre point de vue de façon équitable et j'espère que vous continuerez dans le même sens.

M. SMITH: Pour emprunter une expression de mon ami, M. Evans, "je veux être franc".

Le PRÉSIDENT: Le président désire aussi agir franchement et sa décision serait que le témoin cite un chiffre qu'il estime être exact, un chiffre qu'il accepterait. Si vous croyez, monsieur Matheson, que les chiffres que vous allez nous donner sont ceux que vous utiliseriez dans un argument devant la Commission des transports comme étant vos propres chiffres, je les accepterai. Dans le cas contraire, je crois qu'il ne faut pas les citer.

M. GREEN: Monsieur le président, sur cette question de règlement, si j'ai bien compris, c'est un fait que les chemins de fer ont présenté un projet de péréquation. C'est un plan de péréquation tel qu'on l'a demandé à la suite du décret ordonnant la tenue d'une enquête générale sur les tarifs-marchandises.

Je ne vois certes rien de mal à citer les chiffres indiqués dans ce projet de péréquation puisqu'il montrera clairement la façon dont les chemins de fer interprètent un tel projet de péréquation. Je veux dire qu'il indiquera l'effet que ce projet produira, à leur point de vue. Il ne s'agit pas de savoir si ces chiffres sont équitables ou non, ou s'ils sont intentionnellement montrés comme injustes, car il s'agit ici d'un projet général de péréquation et je ne puis voir comment l'étude de ce projet puisse outrepasser la compétence du Comité.

Le PRÉSIDENT: Voyez-vous, monsieur Green...

M. GREEN: Les chemins de fer ont présenté un projet d'essai.

Le PRÉSIDENT: On a soulevé deux objections: la première est qu'il ne convient pas que nous jugions ici de témoignages rendus concernant une question actuellement en instance devant une cour d'archives; l'autre est que le témoin affirme vouloir employer ces chiffres pour prouver ou expliquer davantage son argumentation.

Dans ce cas, ce serait acceptable, si vous pensez qu'il vous faut citer certains chiffres pour expliquer davantage votre point de vue, mais n'employez que les chiffres dont vous répondez de l'exactitude, non pas des chiffres imaginaires qu'un plaideur invoquerait, seulement les chiffres exacts.

M. GREEN: Mais cette question de règlement est la même qui a été soulevée à la Chambre et son Honneur, M. l'Orateur, a rejeté l'argumentation du ministre, affirmant que ces chiffres devaient être donnés. Vous trouverez cela dans le hansard.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, il n'a pas rejeté l'argumentation du ministre. J'ai formulé une objection et j'ai simplement posé une question à M. Nowlan—je ne sais s'il est ici aujourd'hui—à savoir s'il devait continuer et faire verser au hansard ces questions qui étaient déjà en instance devant un tribunal. D'autres députés ont fait de même et l'Orateur ne s'y est pas opposé.

M. GREEN: La question a été soulevée de nouveau quand M. Higgins, de Saint-Jean, citait des chiffres et on lui permit de les verser au compte rendu. Il me semble qu'une décision de l'Orateur sur ce même point devrait suffire à notre Comité.

Le PRÉSIDENT: Ma décision ne porte aucunement sur le premier point qui vient d'être soulevé, monsieur Green, mais je suis d'avis que ce serait abuser inutilement le Comité que de citer devant ses membres des données contre-faites et exagérées. C'est pourquoi, je prie le témoin de s'en tenir à des chiffres qui lui paraissent suffisamment exacts. Quelqu'un trouve-t-il à redire à cette attitude?

M. GREEN: Oui, parce que selon moi la Chambre était exposée aux mêmes abus et même bien davantage, étant donné que nous avons ici, au Comité, l'occasion de faire subir au témoin un interrogatoire contradictoire et de l'amener à nous donner des précisions sur la valeur d'application des chiffres fournis et la façon dont il les utilise.

Les députés pouvaient alors soulever les mêmes objections, mais l'Orateur a décidé qu'il était dans l'ordre de citer ces chiffres. Pourquoi suivre ici un autre principe?

Le PRÉSIDENT: Jusqu'ici M. Smith s'est montré très objectif, et d'une grande clarté dans son exposé. Je tiens seulement à le contenir dans des limites qui me paraissent raisonnables.

M. SMITH: Vos remarques sont sans doute marquées au coin de la gentillesse, mais je ne veux pas me voir placer dans une position désagréable.

Le PRÉSIDENT: Ne devriez-vous pas vous en tenir aux données qui vous paraissent suffisamment précises pour étayer vos arguments?

M. SMITH: Je ne sais trop. Suis-je ici à titre de témoin ou d'avocat? Je connais nombre de gens qui ont cumulé les deux rôles. J'assumerai plutôt dans cette cause celui de procureur.

Le PRÉSIDENT: C'est pour aider le Comité à parvenir à une conclusion que vous témoignez devant lui. Mais il ne saurait tabler sur des chiffres déformés...

M. SMITH: Les objections que fait naître le projet de loi se cristallisent, si je puis dire, autour de la possibilité très nette que la Commission des transports s'estime liée par la déclaration de principe dont il s'inspire et s'apprête à abolir des dispositions dont le maintien nous paraît précieux.

Dans un mémoire qu'il leur fut demandé de préparer, les chemins de fer ont présenté certains chiffres qui ont suggéré à M. Matheson l'éventualité d'une hausse marquée des tarifs dans les provinces Maritimes. Sans prétendre qu'il s'en tient à ces données ou à d'autres analogues, j'estime qu'en toute équité pour le Comité il devrait lui expliquer que les chemins de fer ont soumis une formule dont l'adoption entraînerait une hausse des tarifs et des conséquences malheureuses pour le régime tarifaire actuel.

M. MUTCH: Me serait-il permis de poser une question?

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Mutch. Vous savez que dans un litige relatif à un accident de la route, le demandeur, susceptible de recevoir un dédommagement de \$5,000 se permet d'intenter une poursuite en dommages au montant de \$20,000.

M. SMITH: Voilà un exemple pertinent. J'en ai fait autant moi-même.

Le PRÉSIDENT: Ainsi, ne serait-ce pas vous montrer équitable envers le Comité et renforcer votre argumentation que de citer des chiffres qui vous paraissent suffisamment précis?

M. SMITH: Nous ne sommes pas sûrs... voilà la question.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes trop modeste.

M. SMITH: Nous ne pouvons, à mon sens, nous en tenir à des chiffres, mais je ne prétends pas non plus, et je parle en toute candeur au nom des clients que je représente, me refuser le droit de mettre en doute la précision des chiffres fournis par les compagnies ferroviaires. La franchise m'impose cette mise au point.

Le PRÉSIDENT: Il serait alors beaucoup plus profitable au Comité de lui citer des chiffres qui vous paraissent exacts?

M. SMITH: Je doute que nous puissions le faire, étant donné que nous n'avons pas en mains l'étude qu'on a faite de la péréquation, je veux dire l'analyse des bordereaux d'expédition. Peut-être M. Matheson...

L'hon. M. CHEVRIER: Vous avez l'intention de présenter à la Commission des transports une contre-proposition fondée sur des chiffres sensiblement moins élevés?

M. SMITH: Je l'espère.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous êtes au fait de la question?

M. SMITH: Nous n'entreprendrions pas cette démarche à moins d'être en mesure de le faire.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez bien continuer, monsieur Matheson?

Le TÉMOIN: On me permettra sans doute d'ajouter quelques mots. Je ne peux franchement pas accepter les chiffres fournis par les chemins de fer parce qu'ils ne me paraissent pas conformes aux données recueillies par la Commission royale. J'ai déjà rappelé la recommandation de la Commission royale visant des groupements maximums de 100 et 200 milles. Les groupements maximums que proposent les compagnies ferroviaires ne sont que de 25 milles. J'aimerais vous faire part d'un exposé portant sur les résultats possibles de l'application aux provinces Maritimes du Tableau A des taux de distribution en vigueur dans l'Ontario et le Québec. Les chiffres que j'ai cités en exposant mon point de vue sur la question donnent une idée de l'effet que produirait un tarif milliaire sur nos modes actuels de groupement, bien qu'il soit juste d'ajouter que même dans le cadre de ces données, on pourrait s'attendre à un élargissement des groupements en fonction de la péréquation. Même avec un groupement maximum de 40 milles, on n'a rien de comparable aux données qui figurent dans la recommandation de la Commission royale. Mais je suis d'avis qu'une fois opéré un remaniement de nos groupements tarifaires en fonction d'un parcours milliaire uniforme, on aura tendance à relever les taux en vigueur dans les provinces Maritimes. Sans plus citer de chiffres, j'en viens donc à l'exposé.

De façon générale, certains des taux proposés représenteront le double environ des taux existants et le triple des taxes en vigueur au 7 avril 1948, date à laquelle fut décrétée l'enquête générale sur les tarifs-marchandises.

Je me reporte naturellement à la formule des chemins de fer.

L'augmentation proposée des tarifs des provinces Maritimes, en ce qui a trait en particulier au voiturage de long parcours, en direction des régions situées hors du "territoire choisi" (y compris le transport entre le continent et Terre-Neuve) se concilie difficilement avec les principes énoncés dans le préambule de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et auxquels la Commission royale attache une grande importance. Il faut se rappeler, en envisageant la question d'une hausse des tarifs dans les provinces Maritimes, que la concurrence entre voituriers des provinces centrales avait eu pour effet d'amoinrir les avantages prévus par cette loi.

Dans leur projet de péréquation, les chemins de fer prévoient que si un régime uniforme était impuissant à assurer le maintien de la situation du Pacifique-Canadien en matière de revenu comme base de la tarification, "ils pourraient se voir dans l'obligation de réclamer un rajustement lors de l'audition d'une nouvelle cause en augmentation de revenu". Ce qui veut dire que si on parvenait à intégrer le régime tarifaire actuel des provinces Maritimes dans un plan de péréquation, il serait possible d'imposer de nouveaux relèvements pour mieux assurer l'application de cette nouvelle formule. Même exclu des cadres de ce plan, le régime tarifaire des provinces Maritimes pourrait faire l'objet d'augmentations si les chemins de fer ne parvenaient pas à équilibrer recettes et frais d'exploitation. Tout autre remaniement aboutirait aux mêmes résultats.

En d'autres termes, en se fondant sur l'article 32-B de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, les chemins de fer pourraient, dans l'hypothèse d'un bilan déficitaire, obtenir une hausse qui compenserait les pertes afférentes à l'application d'un régime de péréquation.

La mise en œuvre du projet des chemins de fer dans sa forme actuelle ou modifiée causerait de graves préjudices à l'économie des Maritimes. Conçu uniquement en fonction du parcours milliaire, ce plan de tarif uniforme ne tient aucun compte des importants facteurs qui conditionnent la structure économique de cette région du pays et qui ont déterminé en grande partie son développement industriel.

La plupart des marchés des Maritimes sont forts éloignés des sources de production. En conséquence, bien qu'il ait été sensiblement modifié au détriment de ces provinces avant l'adoption de la Loi des taux de transport des marchandises, le régime tarifaire en vigueur sur leur territoire a été institué, à l'origine, en vue de faciliter à leurs habitants ainsi qu'à leurs industries l'accès des grands marchés canadiens. C'est dire qu'il répondait aux nécessités de la mise sur le marché de diverses denrées, bois de charpente, charbon, acier, pommes de terre, pommes ou poisson. Un autre aspect de la question qu'on ne saurait négliger est que tout remaniement dans un sens défavorable du régime en vigueur dans les Maritimes aussi bien qu'ailleurs au Canada détournerait une forte proportion du trafic au profit des services de transport rivaux, alors que de pareils détournements ont déjà aggravé la situation de ces provinces du point de vue de la concurrence. Ainsi donc, les diminutions de revenu que connaîtront les chemins de fer en raison de ces détournements susciteront de nouvelles demandes en vue d'une augmentation des recettes

afférentes au trafic qui échappe au jeu de la concurrence. Il s'en suivra des répercussions désavantageuses sur le trafic de long parcours, notamment sur la vente des denrées essentielles qui doivent franchir par rail de longues distances pour atteindre les marchés extérieurs.

Nous demandons donc instamment que l'article 332A soit amendé de façon à fournir la certitude que le régime tarifaire appliqué dans les Maritimes ne subira pas le contre-coup d'un plan quelconque de péréquation dont on pourra autoriser la mise en œuvre.

M. Smith me rappelle que nous avons l'intention de dresser des graphiques illustrant le mode d'application de notre système tarifaire aux diverses localités canadiennes, de différents barèmes établis uniquement en fonction du parcours milliaire ainsi que du principe de sectionnement, de façon à montrer la perturbation que connaîtrait le régime de groupements en vigueur dans les provinces Maritimes.

Voilà toutes les observations que je désirais formuler au sujet du bill n° 12. Est-il régulier de consigner cette documentation au compte rendu? J'aurai fort à faire pour la mettre au point et il nous faudra quelques jours pour dresser ces graphiques.

Le PRÉSIDENT: Prenez le temps voulu, monsieur Matheson.

Le TÉMOIN: Venons-en maintenant aux bills n°s 6 et 7.

La Commission des transports n'a cessé de préconiser le renforcement de la Loi de 1933 sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien. L'amendement proposé, qu'elle approuve, vise à resserrer l'application de la loi.

C'est la Commission des transports qui a recommandé à la Commission royale d'apporter cette modification au paragraphe 1 de l'article 4 de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Tout commentaire à ce sujet paraîtrait superflu, étant donné que la note explicative expose par le détail l'intention qui a présidé à ce projet de modification.

Quant à l'abrogation de l'article 6, la Commission des transports n'y voit pas d'objection, pourvu qu'on ne déroge en rien aux modalités d'application de la loi.

Le PRÉSIDENT: Je réponds sûrement au désir du Comité en vous remerciant, monsieur Matheson et monsieur Smith, de l'exposé lumineux que vous nous avez présenté.

Le TÉMOIN: Merci.

Le PRÉSIDENT: Il est maintenant six heures moins vingt. Monsieur Evans, croyez-vous pouvoir en vingt minutes nous donner communication de votre mémoire?

M. EVANS (vice-président du Pacifique-Canadien): Sûrement.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous entendre M. Evans dès maintenant?

Adopté.

M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président du Pacifique-Canadien est rappelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, à la page 45 du compte rendu est consignée une demande de M. Johnston, qui désirait qu'on lui cite un exemple des taux de transport des conserves de Calgary aux Maritimes et vice versa. Voici donc un tableau dont j'ai apporté des exemplaires pour les membres du Comité et qui s'intitule: "Tarif du transport par rail des chargements complets de conserves".

TARIF DU TRANSPORT PAR RAIL DES CHARGEMENTS COMPLETS DE CONSERVES

(Question de M. Johnston, page 45 du compte rendu)

Provenance	Destination	Taux	Poids minimum	Ordonnance Tarifaire
		\$		
Calgary (Alb.).....	Halifax (N.-É.).....	3.45	24,000 lbs	5 ^e catégorie—C.F.A. 4-F
Halifax (N.-É.).....	Calgary (Alb.).....	3.32	24,000 lbs.	5 ^e catégorie—C.F.A. 4-F
Calgary (Alb.).....	Halifax (N.-É.).....	3.16	70,000 lbs	<i>Taxes conjuguées à Vancouver</i> De Calgary à Vancouver— \$1.40, 5 ^e catégorie W.160-E De Vancouver à Halifax— \$1.76 C.F.A.—101-H Total: \$3.16
Halifax (N.-É.).....	Calgary (Alb.).....	3.10	70,000 lbs	<i>Taxes conjuguées à Vancouver</i> De Halifax à Vancouver— \$1.70 C.F.A.—1-K De Vancouver à Calgary— \$1.40 W.160-E Total: \$3.10

Montréal (P.Q.)
Le 9 novembre 1951

Vous aurez remarqué qu'en regard des deux dernières mentions figure le "tarif conjugué de Vancouver". C'est dire que les taux de transport des conserves entre Calgary et Halifax coïncident avec le tarif combiné de Vancouver.

M. Johnston:

D. De quelle page du compte rendu s'agit-il?—R. La question apparaît à la page 45. Voici de brèves précisions au sujet de ce tarif combiné. Les interprétations qui en ont été données m'obligent à préciser que la fusion des tarifs à Vancouver n'implique pas l'idée que les chargements expédiés, disons en direction de l'est, doivent faire le trajet d'aller et de retour de Calgary à Vancouver ou vice versa. Le trafic ne traverse pas nécessairement ce secteur, mais il est imposé d'après le tarif combiné lorsque ce dernier se révèle inférieur.

Je signale également pour les fins du compte rendu que l'écart entre les taux de transport en direction de l'est ou de l'ouest est uniquement attribuable à la situation particulière des Maritimes en ce qui touche au mouvement des marchandises vers l'ouest.

A la page 47 du compte rendu le président a demandé qu'on lui fournisse des chiffres indiquant le volume du trafic transcontinental en cause. Il nous a été très difficile de rassembler ces données parce que l'analyse des bordereaux d'expédition n'établit pas de démarcation entre les marchandises transportées sous le régime des taxes transcontinentales et celles dont l'expédition est régie par un autre barème tarifaire.

Pour être en mesure de renseigner le Comité, nous avons donc eu recours à des diagrammes que nous a fournis la Commission des transports et qui indiquent le volume des marchandises voyageant à destination des localités situées en bordure des voies du Pacifique-Canadien. D'après ces données, nous avons dressé le tableau que vous avez sous la main et qui s'intitule: "Chargements complets expédiés par rail de l'Est canadien aux régions des Prairies et du Pacifique-État établi d'après l'analyse par la Commission des transports des bordereaux d'expéditions de 4 jours en 1949."

CANADIEN-PACIFIQUE

CHARGEMENTS COMPLETS EXPÉDIÉS PAR RAIL DE L'EST CANADIEN AUX RÉGIONS DES PRAIRIES ET DU PACIFIQUE—ÉTAT ÉTABLI D'APRÈS L'ANALYSE PAR LA COMMISSION DES TRANSPORTS DES BORDEREAUX D'EXPÉDITIONS DE 4 JOURS EN 1949

(Questions du président et de l'hon M. Chevrier, page 47)

	PROVENANCE: EST CANADIEN				
	Destination: régions des Prairies (Manitoba, Saskatchewan et Alberta)		Destination: région du Pacifique (Colombie-Britannique)		Total
	Recettes de 4 jours	Revenu estimatif de l'année	Recettes de 4 jours	Revenu estimatif de l'année	Revenu estimatif de l'année
	\$ c.	\$	\$ c.	\$	\$
Aux taux de concurrence.....	3,399 56	224,997	20,644 87	1,548,365	1,773,362
Aux taux réguliers.....	206,685 93	15,501,445	64,337 12	4,825,284	20,326,729
Total.....	210,085 49	15,726,442	84,981 99	6,373,649	22,100,091

Montréal (P.Q.)

Le 12 novembre 1951

Comme vous avez pu le constater, la perception des taux de concurrence imposés sur le trafic destiné à la région du Pacifique a rapporté au Pacifique-Canadien, pour les 4 jours d'expédition envisagés dans l'analyse de la Commission des transports, la somme de \$20,644.87, qui figure à la troisième colonne.

Le tableau indique également, à la deuxième ligne, que l'imposition des marchandises expédiées aux taux réguliers dans les provinces des Prairies durant le même laps de temps a valu à la Compagnie des recettes se chiffrant à quelque \$206,685.

En limitant l'activité de l'année à 300 jours ouvrables, vous n'avez qu'à multiplier ces chiffres par 75 pour obtenir une approximation des recettes-marchandises de l'année.

Il semblerait, d'après ce calcul, que le transport des denrées, de l'Est canadien vers la région des Prairies ait valu à la Compagnie un revenu d'environ \$15,500,000. Ce chiffre apparaît à la deuxième colonne sous la rubrique "Revenu estimatif annuel" dérivé des "taux réguliers".

D. Ces quatre jours d'expédition, la Commission des transports les a-t-elle choisis au hasard?—R. On a pris une journée de chaque trimestre de façon à tenir compte des fluctuations saisonnières et chaque bordereau d'expédition de marchandises voyageant dans les limites du réseau canadien a été étudié en fonction du taux de transport, du barème en cause ainsi que de la destination, de la valeur et du poids des colis.

Et maintenant, si vous appliquez les mêmes données au trafic imposé d'après les taux de concurrence, en direction de la région du Pacifique vous constaterez qu'il a rapporté pour l'année un revenu estimatif global de \$1,548,365, chiffre qui figure à la première ligne de la quatrième colonne.

La conclusion qui se dégage de ces chiffres, et voilà sur quoi portait la question du président, est que si les expéditeurs de la région intermédiaire entre les Prairies et le littoral du Pacifique doivent bénéficier de la clause du tiers introduite par l'article 332B du projet de loi, le transport qui vaut à la Compagnie un revenu de \$15,500,000 pourrait avoir plus ou moins à souffrir, du fait de cette nouvelle disposition. On fait courir certains risques aux chemins de fer à cet égard dans le but de leur permettre de préserver le revenu

d'un million et demi afférent au trafic qui voyage aux taux de concurrence à destination du territoire du Pacifique. C'est la meilleure approximation que je puisse vous donner.

D. Dans quelle mesure serait réduit le volume du trafic en cause? Le serait-il de moitié?—R. Je regrette de ne pouvoir vous répondre. Tout ce que je peux vous dire, c'est que la question englobe les voiturages de grande et petite distance.

D. Pourriez-vous nous donner une estimation en vous fondant sur les tarifs actuels de concurrence?—R. Nos préposés au trafic à qui j'ai soumis le problème n'ont pu parvenir à des chiffres précis.

Le président:

D. Avez-vous établi une estimation de ce que serait cette année la perte de revenu en ce qui a trait au trafic à destination d'un point intermédiaire et qui vous rapporte au total quelque 15 millions de dollars en un an? C'est bien là en effet votre revenu global?—R. Oui.

D. Quelle perte de revenu résulterait de l'application de la clause limitative visant les taxes transcontinentales de concurrence?—R. Sans pouvoir en préciser le montant, je puis vous dire que le volume du trafic transporté en direction de l'ouest aux taux réguliers se trouverait réduit dans une certaine mesure. C'est à ce prix qu'on permettrait aux chemins de fer de préserver le revenu qu'ils retirent du transport effectué vers la région du Pacifique sous le régime des taux de concurrence.

M. Green:

D. Vous voulez dire qu'il ne vaut pas la peine de maintenir les taux en question pour préserver le volume du trafic qui voyage en direction du littoral?—R. C'est dans ce sens que je vous ai répondu l'autre jour.

Le président:

D. La seule perte que vous pourriez envisager ne dépasserait pas une fraction de ce revenu de 15 millions de dollars?—R. Oui, une fraction.

D. Vous ignorez à quel montant elle s'élèverait?—R. Je l'ignore.

M. Low:

D. Précisons au moins un aspect de la question. Est-il vrai qu'aucune intervention de la part de la Commission ne saurait vous empêcher d'abolir les taux imposés sur le transport en direction du littoral du Pacifique?—R. Je ne le crois pas, mais je ne peux concevoir cette hypothèse.

M. Johnston:

D. N'est-il pas vrai également que les tarifs maritimes de concurrence vous empêcheraient d'en arriver à une telle décision?—R. Je ne pense pas que la Commission des transports pourrait mettre obstacle à nos intentions?

D. Mais une fois abolis ces tarifs, les expéditeurs du littoral auraient recours aux taux maritimes.—R. Oui.

D. Ainsi, vous ne sauriez vous résoudre facilement à cette mesure?—R. Elle nous coûterait l'abandon de ce trafic aux services de transport maritime.

D. En l'occurrence, vous auriez recours à vos propres bateaux?—R. Non, nous n'exploitons pas de service maritime transcontinental.

D. N'y a-t-il pas des cargos du Pacifique-Canadien qui voyagent entre Halifax et Vancouver?—R. Non.

M. Mutch:

D. Beaucoup de marchandises sont expédiées de Toronto à Vancouver mais peu par eau?—R. Le dernier fait que je désire souligner, c'est qu'il

s'agit de trafic à destination de l'Ouest. Le transport vers l'est a pris un essor moins rapide parce qu'il a été organisé en fonction du service local et qu'il existe un plus grand nombre d'embranchements ferroviaires dans l'Est que dans l'Ouest; mais nous aurions pu connaître dans le premier secteur une activité plus intense, au cours de la période envisagée.

M. Johnston:

D. Nous vous entendons à peine.—R. J'essaie d'expliquer qu'avec une organisation ferroviaire semblable, dans l'Est, à celle de l'Ouest, nous aurions enregistré de meilleurs résultats parce que le trafic à destination de l'Est était alors plus considérable que l'autre.

M. Green:

D. Estimez-vous à peu près d'égale proportion le volume du trafic qu'atteindraient les effets de la nouvelle clause et celui des marchandises transportées sous le régime du tarif transcontinental de concurrence?—R. Cette équation me paraît valable; toutefois, je ne peux rien vous affirmer de catégorique à ce sujet.

Le président:

D. A quelle date ont été révisés pour la dernière fois vos tarifs transcontinentaux?—R. Cette année. Nous les avons relevés de 12 p. 100 et remaniés à diverses reprises.

D. Avez-vous fait dernièrement un relevé des taux de transport maritime de façon à vérifier si vos tarifs transcontinentaux ont été relevés proportionnellement à ces taux?—R. Je ne crois pas qu'on ait effectué une pareille étude, mais certaines expéditions par voie maritime nous ont fourni l'occasion de contrôler nos taxes transcontinentales de concurrence.

D. Constatant qu'une partie de ce trafic vous échappe, vous n'hésiteriez pas à prendre certaines mesures en vue de faire face à la concurrence?—R. Non.

D. N'est-il pas vrai que la subvention de 7 millions de dollars destinée à faciliter le transport à travers la région désertique vous sera utile?—R. Comme je vous le laissais à entendre l'autre jour, je souhaite que cette subvention ne contribue pas à réduire des tarifs de concurrence déjà peu élevés. C'est une donnée qui, selon moi, n'entre pas en ligne de compte dans la question de savoir si nous soutenons ou non la concurrence dans le secteur du canal de Panama.

M. Mutch:

D. Vous nous avez signalé que vous teniez compte des taux imposés sur certaines expéditions maritimes. Pourriez-vous nous dire de quels ports elles partaient? Ces marchandises voyageaient-elles d'Halifax à Vancouver?—R. Les ports en question sont ceux de Montréal, Trois-Rivières, Québec et Sydney.

M. LAING: Êtes-vous en mesure de nous fournir un état approximatif du revenu que vous rapporte le transport à la tête des Grands lacs et dans l'Ouest?

Le TÉMOIN: A sa requête, nous avons présenté à la Commission des transports un bilan de caractère provisoire. Si le Comité veut bien s'en contenter, je lui fournirai un état conçu d'après la même formule. Désirez-vous qu'il porte sur tout le réseau ou seulement sur le secteur compris entre la tête des Grands lacs et l'ouest?

M. LAING: Un aperçu limité à ce secteur serait suffisant.

Le TÉMOIN: Je vous rappelle les pages 52 et 53 du Comité; le président demandait un aperçu, sous forme de pourcentages, des frais d'exploitation répartis en trois catégories: entretien des voies, voiturage et frais généraux. Voici, pour

la période de 1947 à 1951 inclusivement, un état financier intitulé "Recettes, dépenses et revenu net d'exploitation ferroviaire" et dressé selon la formule de tarification qu'utilise la Commission des transports. Outre les recettes et les dépenses y figurent bon nombre de données diverses. Je doute que cet exposé contribue vraiment à élucider la question qui vous intéresse présentement, mais je vous en fais part pour répondre à la demande qui en a été formulée.

PACIFIQUE-CANADIEN

RECETTES, DÉPENSES ET REVENU NET D'EXPLOITATION FERROVIAIRE

(D'après la formule de tarification utilisée par la Commission des Transports)

	1947	% ou Total	1948	% ou Total	1949	% ou Total	1950	% ou Total	1951 Montants estimatifs	% ou Total
	\$		\$		\$		\$		\$	
Recettes—										
Marchandises.....	250,894,000	78.11	287,148,000	80.83	293,249,000	80.73	307,158,000	81.13	353,558,000	82.65
Voyageurs.....	40,323,000	12.55	38,273,000	10.77	38,204,000	10.52	35,173,000	9.29	37,013,000	8.65
Autres.....	30,006,000	9.34	29,829,000	8.40	31,799,000	8.75	36,246,000	9.58	37,222,000	8.70
Recettes d'exploitation.....	321,223,000	100.00	355,250,000	100.00	363,252,000	100.00	378,577,000	100.00	427,793,000	100.00
Dépenses—										
Entretien des voies et installations.....	51,784,000	18.16	64,566,000	19.82	68,536,000	20.45	65,993,000	19.77	83,003,000	21.10
Entretien du matériel.....	57,005,000	19.99	65,282,000	20.04	70,527,000	21.04	67,834,000	20.33	81,885,000	20.82
Trafic.....	7,073,000	2.48	7,760,000	2.38	8,180,000	2.44	8,789,000	2.63	9,376,000	2.38
Transport.....	133,953,000	46.97	154,069,000	47.29	153,961,000	45.94	149,164,000	44.69	170,887,000	43.45
Opérations diverses.....	7,225,000	2.53	7,260,000	2.34	7,583,000	2.26	7,136,000	2.14	7,789,000	1.98
Frais généraux.....	14,208,000	4.98	15,842,000	4.86	17,396,000	5.19	18,001,000	5.39	19,176,000	4.88
Frais d'exploitation.....	271,248,000	95.11	315,139,000	96.73	326,183,000	97.32	316,917,000	94.95	372,116,000	94.61
Sociétés provinciales, municipalités et autres corporations, accumulation de taxes.....	4,173,000	1.46	5,525,000	1.69	6,051,000	1.81	6,987,000	2.09	7,267,000	1.85
Gouvernements fédéral et provinciaux, accu- mulation d'impôts sur le revenu.....	7,120,000	2.50	2,50,000	0.77	565,000	0.17	10,240,000	3.07	13,623,000	3.46
Location de matériel—Frais nets.....	Dr. 1,443,000	0.51	Dr. 1,552,000	0.48	Dr. 1,336,000	0.40	Cr. 1,641,000	0.49	Cr. 952,000	0.24
Location d'installatopms en commun—Frais Nets.....	Dr. 1,194,000	0.42	Dr. 1,076,000	0.33	Dr. 1,022,000	0.30	Dr. 1,259,000	0.38	Dr. 1,259,000	0.32
Total.....	285,178,000	100.00	325,792,000	100.00	335,157,000	100.00	333,762,000	100.00	393,313,000	100.00
Rapport entre dépenses et revenu.....	88.78		91.71		92.27		88.16		91.94	
Recettes nettes.....	36,045,000		29,458,000		28,095,000		44,815,000		34,480,000	
Dépenses fixes, dividendes et marge excéden- taire autorisée par la Commission.....	49,366,000		49,353,000		47,975,000		46,386,000		45,882,000	
Revenu déficitaire net.....	13,321,000		19,895,000		19,880,000		1,571,000		11,402,000	

Le président:

D. Prenons, au chapitre des dépenses, le transport: les frais s'élèvent à \$133,953,000?—R. Oui.

D. S'agit-il des frais de voiturage?—R. Oui, des frais de la mise en marche des trains affectés au transport.

D. Et le coût d'entretien du matériel s'ajoute à ce montant?—R. Cela dépend du point de vue qui vous intéresse, monsieur le président.

D. Je désirais savoir si vos taxes transcontinentales de concurrence sont rémunératrices. Etant donné que vous devez voir à l'entretien des voies et installations, que vos trains circulent ou non, vos dépenses nettes par rapport à ce bas tarif de concurrence équivalent à vos frais de mise en service des trains.—R. Pas tout à fait. Je sais exactement où vous voulez en venir, mais ce n'est pas sous cet aspect qu'il faut envisager la question. Il y a deux façons de considérer le problème. L'*Interstate Commerce Commission* a étudié à deux reprises la question des frais d'exploitation par rapport au trafic. Le premier relevé permettait de conclure que, pour une longue période d'activité, le trafic absorbait de 70 à 80 p. 100 des frais d'exploitation alors que d'après la seconde enquête la proportion atteignait de 80 à 90 p. 100. Il ne s'agissait que des frais d'exploitation, à l'exclusion de divers articles, tels les dépenses fixes, le ballast, etc. Il faudrait, pour obtenir des données plus compréhensives, effectuer une étude relative à l'incidence du trafic. Nous ne l'avons pas fait en ce qui a trait à notre trafic transcontinental. Dans l'ensemble, si l'on ajoute aux autres frais d'exploitation, dépenses fixes, dividendes et marge excédentaire, je crois qu'il est juste de dire que la proportion s'établit à 40 p. 100 du coût total. Le montant des frais généraux et des dépenses demeurant constant, l'autre portion variera probablement au cours d'une longue période, en fonction du trafic.

D. Si l'on additionne les frais d'entretien du matériel, quelque 57 millions de dollars, et les frais de transport, quelque 133 millions de dollars, et l'on déduit de la somme obtenue, soit 190 millions de dollars, le 10 p. 100 qui est la marge d'erreur prévue par l'*Intestate Commerce Commission*, on obtient un chiffre qui comporte une exactitude suffisante?—R. Non. Pour vous servir de la formule de l'*Interstate Commerce Commission*, vous devez faire entrer en ligne de compte les dépenses globales d'exploitation. Le pourcentage applicable à chacun de ces postes est différent, et les chiffres en cause ne peuvent nous donner qu'un aperçu approximatif. Pour vous faire une idée des montants qui varient en fonction du trafic vous pouvez vous reporter aux données de 1947 alors que les dépenses globales d'exploitation se chiffraient par 271 millions de dollars. Une partie de ce montant, 80 p. 100 environ, varierait selon le volume du trafic, mais il ne faut pas oublier que chaque mouvement particulier peut être différent, de même que le circuit qu'il emprunte. Un relevé détaillé des dépenses occasionnées par le transport de chaque catégorie de denrées vous donnerait un résultat différent.

D. Je crois comprendre que votre trafic transcontinental englobe toutes les catégories de marchandises.—R. Oui, mais nous tenons compte de deux facteurs: la distance et le revenu par wagon-mille et tonne-mille. Si le revenu ainsi envisagé dépasse les recettes moyennes, il est évident que nous pourrions faire face aux frais de voiturage. S'il est inférieur, nous devons y regarder de plus près. Voilà ce qui ressort des témoignages recueillis par la Commission royale.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie.

Le TÉMOIN: A la page 57 du compte rendu, M. Gillis s'informait de ce qu'était le tarif de cinquième catégorie imposé sur les conserves dans l'Est et l'Ouest du Canada. Voici donc un tableau intitulé "Tarifs des chargements complets de conserves". Avant de commenter cet état, je tiens à signaler qu'on

a mal rapporté ma réponse à M. Gillis et je demande une rectification parce qu'il s'agissait d'une question qui a soulevé maintes critiques. On me fait dire à la page 57: "Mon ami, M. Jefferson, me dit que le taux de cinquième classe pour les conserves est plus élevé dans l'Est que dans l'Ouest pour la même distance."

M. GREEN: C'est très différent.

Le TÉMOIN: Je ne tiens pas à ce que le Comité ait une fausse impression.

Le PRÉSIDENT: Je vais demander au secrétaire de rectifier le texte qui sera réimprimé. Vous nous obligeriez en vérifiant les comptes rendus avant qu'ils aillent sous presse.

Le TÉMOIN: Nous les avons parcourus, mais comme nous étions pressés, certains détails nous ont échappé. Je tenais toutefois à vous signaler cette erreur.

PACIFIQUE-CANADIEN
TARIFS DES CHARGEMENTS COMPLETS DE CONSERVES

(Question de M. Gillis, page 57)

Provenance	Destination	Milles	Taux actuels de 5 ^e catégorie
			c.
Winnipeg (Man.).....	Brandon (Man.).....	134	54
	Regina (Sask.).....	357	92
Hamilton (Ont.).....	Chatham (Ont.).....	144	49
	Peterboro (Ont.).....	117	49
	Belleville (Ont.).....	153	53
	Grenville (Qué.).....	343	69
Halifax, (N.-É.).....	Lachute (Qué.).....	371	69
	Vaudreuil (Qué.).....	349	69
	Montréal (Qué.).....	373	69
	Maccan (N.-É.).....	133	40
	Malagash (N.-É.).....	139	40
Halifax, (N.-É.).....	Sable River (N.-É.).....	143	41
	Plaster Rock (N.-B.).....	356	63
	Caraquet (N.-B.).....	357	65
	Charlo (N.-B.).....	357	59
	Bathurst (N.-B.).....	313	54

Ce tableau renferme les taux de la cinquième catégorie mais n'y figurent pas les taux de concurrence valables pour le transport entre Hamilton et Montréal. En ce qui a trait aux autres localités mentionnées, il n'existe pas de taux de concurrence. Toutefois les taxes de concurrence imposées sur les marchandises qui voyagent entre Hamilton et Montréal sont, en été, les taxes maritimes de concurrence, et, en hiver, les taxes de concurrence établies par les transports routiers. Les premières sont quelque peu inférieures aux secondes alors que les unes et les autres sont de beaucoup moins élevées que le tarif de la cinquième catégorie.

J'ajoute que le projet de péréquation vise les taux de la cinquième catégorie mais non les taxes de concurrence.

A la page 64 du compte rendu, l'honorable ministre demande qu'on lui indique la proportion du trafic global qui est transportée d'après les divers taux énumérés aux exceptions du paragraphe 4 de l'article 332 A du bill et celle des marchandises imposées autrement. Le ministré était d'avis qu'environ la moitié du trafic était représentée par ces exceptions. Si je me reporte

aux données établies par nos préposés au trafic d'après les estimations présentées à la Commission des transports, je constate que 41·1 p. 100 environ de notre revenu de 1950 provenait du trafic visé par ces exceptions; cette partie de nos recettes s'élevait à 126 millions de dolars. Quant au reste du trafic, nos fonctionnaires l'ont réparti d'après les taux auxquels il est expédié: tarifs réguliers, tarifs spécifiques par mille et tarifs de localité à localité.

L'analyse des bordereaux d'expédition a permis à nos fonctionnaires d'établir que 18·5 p. 100 des marchandises ont été expédiées aux taux réguliers.

M. Green:

D. Que dire des exceptions?—R. J'ai d'abord expliqué que les exceptions prévues par le bill représentent 41·1 p. 100 du trafic.

D. Vous avez affirmé l'autre jour que cette proportion était de 50 p. 100.—R. C'est le chiffre fourni par le ministre et j'ai précisé que je le vérifierais. En fait, la proportion s'établit à 41·1 p. 100; c'était donc une assez bonne approximation.

Voici pour le reste, c'est-à-dire, le solde de 58·9 p. 100; 18·5 p. 100 des marchandises voyagent aux taux réguliers, 15 p. 100 aux taux spécifiques par mille et 25·4 p. 100 aux taux de localité à localité. Si la première donnée est assez exacte, les deux autres le sont moins.

L'hon. M. CHEVRIER: Il s'agit bien de la portion du trafic évaluée à 58·9 p. 100?

Le TÉMOIN: Je le crois.

M. GREEN: Quels sont les derniers chiffres?

Le TÉMOIN: 18·1 et 25·4 p. 100. Les chiffres sont quelque peu supérieurs à ceux-là, mais je crois que l'addition va donner la somme voulue.

A la page ... du compte rendu, M. Browne me demandait d'apporter des exemplaires du tarif-type pour que le Comité puisse en prendre connaissance. Les voici.

J'ajoute une dernière remarque. Dans le libellé de notre projet d'amendement au paragraphe (2) de l'article 332A, on n'a pas souligné les mots qu'il fallait. Je fais allusion aux mots "établir une échelle ou des échelles uniformes"; il fallait souligner les mots "ou des échelles" et non "échelle ou".

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Evans.

Avant l'ajournement, je désire attirer l'attention du Comité sur deux points. Le secrétaire m'informe que l'édition anglaise de nos procès-verbaux est épuisée. Quelqu'un proposerait-il que l'autorisation soit donnée d'imprimer 300 exemplaires supplémentaires?

M. ASHBOURNE: Je le ferai volontiers.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont en faveur?

Adopté.

Quant à notre prochaine réunion, comme c'est aujourd'hui mercredi, je suppose que le Comité ne désire pas siéger ce soir.

Des VOIX: Très bien!

Le PRÉSIDENT: Puisqu'il en est ainsi, je prie les membres du Comité de ne pas prendre d'engagement pour demain soir, au cas où il nous faudrait, par exemple, tenir une brève séance pour entendre la fin de l'exposé d'un témoin qui désire quitter la capitale demain soir.

M. MUTCH: Avant que nos délibérations prennent fin, je propose que le Comité considère la question de modifier l'heure d'ouverture de nos séances fixée à 3 h. 30. Nous nous sommes suffisamment écartés jusqu'ici de l'horaire

de la Chambre, dont les séances ne se prolongent pas au delà de 6 h. 15. Pour ma part, j'estime que nous ne saurions siéger avec profit pendant plus de deux heures. Je propose donc que nos séances aient lieu de 4 heures à 6 heures comme auparavant.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions en discuter dans l'intimité. La tenue de nos séances de 3 h. 30 à 5 h. 30 me conviendrait.

L'hon. M. CHEVRIER: Je préfère cet horaire.

M. MUTCH: Je modifie ma formule et propose que nous tenions des séances de deux heures.

Le PRÉSIDENT: Nous les tiendrons de 3 h. 30 à 5 h. 30. Plusieurs d'entre-nous désirent signer leur courrier et l'expédier.

Nous nous réunirons dans cette même salle demain matin à 11 heures.

La séance est levée.

Appendice "A"

ÉTAT RENFERMANT LE TABLEAU "A" (TAUX RÉGULIERS), LES TAUX ACTUELS DE CATÉGORIE, LA LISTE PROPOSÉE DES TAXES MILLIAIRES UNIFORMES AINSI QUE LES DIFFÉRENCES ENTRE CES DEUX DERNIERS BARÈMES DE TAUX APPLICABLES À PARTIR DE MONTRÉAL (P.Q.) ET DE TORONTO (ONT.) JUSQU'AUX LOCALITÉS MENTIONNÉES DES MARITIMES

(Taxes en cents par cent livres)

- A—Tableau "A": taux réguliers, y compris le relèvement provisoire de 12 p. 100 entré en vigueur le 26 juillet 1951.
- B—Taux actuels de catégorie, y compris le relèvement provisoire de 12 p. 100 entré en vigueur le 26 juillet 1951.
- C—Liste proposée des taxes milliaires uniformes, y compris le relèvement provisoire de 12 p. 100 entré en vigueur le 26 juillet 1951.
- D—Augmentation que représentent les taxes milliaires proposées sur les taux actuels de catégorie.

Provenance:

MONTRÉAL (P.Q.)

Destination:	Milles		CATÉGORIES								
			1	2	3	4	5	6	7	8	10
Saint-Jean (N.-B.).....	488	A	169	149	129	106	86	80	60	65	59
		B	164	142	122	102	82	76	59	60	56
		C	243	206	170	133	110	97	85	73	66
		D	79	64	48	31	28	21	26	13	10
Moncton (N.-B.).....	585	A	183	157	137	114	90	86	65	67	60
		B	164	142	122	102	82	76	59	60	56
		C	278	236	195	152	125	111	97	83	75
		D	114	94	73	50	43	35	38	23	19
Charlottetown (I. P.-É.).....	711	A	199	176	149	127	100	94	67	69	65
		B	169	149	129	106	86	80	60	65	59
		C	316	269	221	174	142	127	111	95	85
		D	147	120	92	68	56	47	51	30	26
Halifax, (N.-É.).....	774	A	211	184	157	133	106	100	74	76	69
		B	169	149	129	106	86	80	60	65	59
		C	329	280	231	181	148	132	115	99	88
		D	160	131	102	75	62	52	55	34	29
Sydney (N.-É.).....	927	A	234	204	176	147	116	110	82	86	80
		B	183	157	137	114	90	86	65	67	60
		C	376	320	263	207	169	150	132	113	102
		D	193	163	126	93	79	64	67	46	42

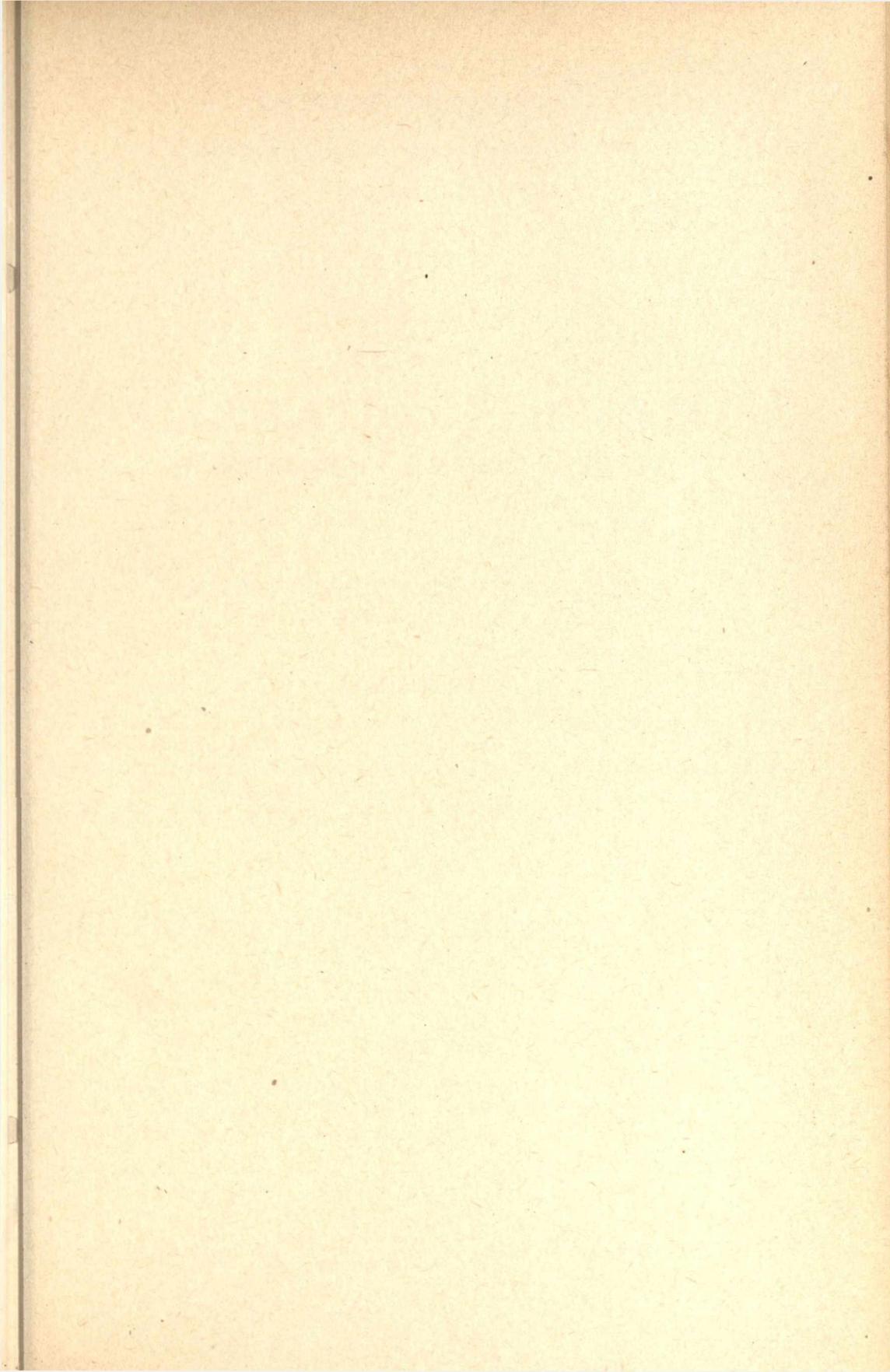
COMITÉ SPÉCIAL

Provenance:

TORONTO (Ont.)

Destination:	Milles	—	CATÉGORIES									
			1	2	3	4	5	6	7	8	10	
Saint-Jean (N.-B.).....	937 (810)*	A	234	204	176	147	116	110	82	86	80	
		A	216	190	164	134	108	102	76	80	74)	
		B	187	164	141	116	94	87	65	67	60	
		C	376	320	263	207	169	150	132	113	102	
Moncton (N.-B.).....	916	D	189	156	122	91	75	63	67	46	42	
		A	227	203	174	142	114	108	80	82	76	
		B	187	164	141	116	94	87	65	67	60	
		C	370	315	259	204	167	148	130	111	100	
Charlottetown (I. P.-É.).....	1,042	D	183	151	118	88	73	71	65	44	40	
		A	253	220	190	157	127	121	90	94	87	
		B	194	169	147	121	96	90	67	69	65	
		C	403	343	282	222	181	161	141	121	109	
Halifax (N.-É.)	1,105	D	209	174	135	101	85	71	74	52	44	
		A	256	224	194	161	129	122	94	96	90	
		B	194	169	147	121	96	90	67	69	65	
		C	423	360	297	233	190	169	148	127	114	
Sydney (N.-É.).....	1,256.6	D	229	191	150	112	94	79	81	58	49	
		A	281	244	211	176	141	134	102	106	100	
		B	204	177	156	129	102	96	69	74	67	
		C	464	394	325	255	208	186	162	139	125	
		D	260	217	169	126	106	90	93	65	58	

*Parcours de la ligne courte du Pacifique-Canadien.





CHAMBRE DES COMMUNES

Cinquième session — Vingt-et-unième législature

1951

(Seconde session)

COMITÉ SPÉCIAL

CHARGÉ D'Étudier

LA LEGISLATION FERROVIAIRE

PRÉSIDENT: M. HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule no. 4

CONCERNANT

Le bill no 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadian et du Pacifique-Canadien, 1933;

Le bill no 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes;

Le bill no 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

SÉANCE DU JEUDI 15 NOVEMBRE 1951

TÉMOINS:

M. C. D. Shepard, K. C., avocat du Manitoba;

M. M. A. MacPherson, K. C., avocat de la Saskatchewan;

M. J. J. Frawley, K. C., avocat de l'Alberta.

COMITÉ SPÉCIAL
CHARGÉ D'ÉTUDE
LA LÉGISLATION FERROVIAIRE

Président : M. Hughes Cleaver

Vice-président : M. H. B. McCulloch

et

Messieurs

Argue,	Green,	MacNaught,
Ashbourne,	Helme,	Macnaughton,
Benidickson,	Johnston,	Mott,
Brooks,	Kirk (<i>Digby-Yarmouth</i>),	Mutch,
Browne (<i>Saint-Jean-ouest</i>),	Lafontaine,	Nowlan,
Byrne,	Laing,	Picard,
Cavers,	Low,	Pinard,
Chevrier,	Macdonald	Riley,
Churchill,	(<i>Edmonton-est</i>),	Weaver,
Diefenbaker,	Macdonnell (<i>Greenwood</i>),	Whiteside, — 31.
Gilts,		

(Quorum : 10)

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

ORDRES DE RENVOI

LÉGISLATION FERROVIAIRE

LUNDI, 12 NOVEMBRE, 1951.

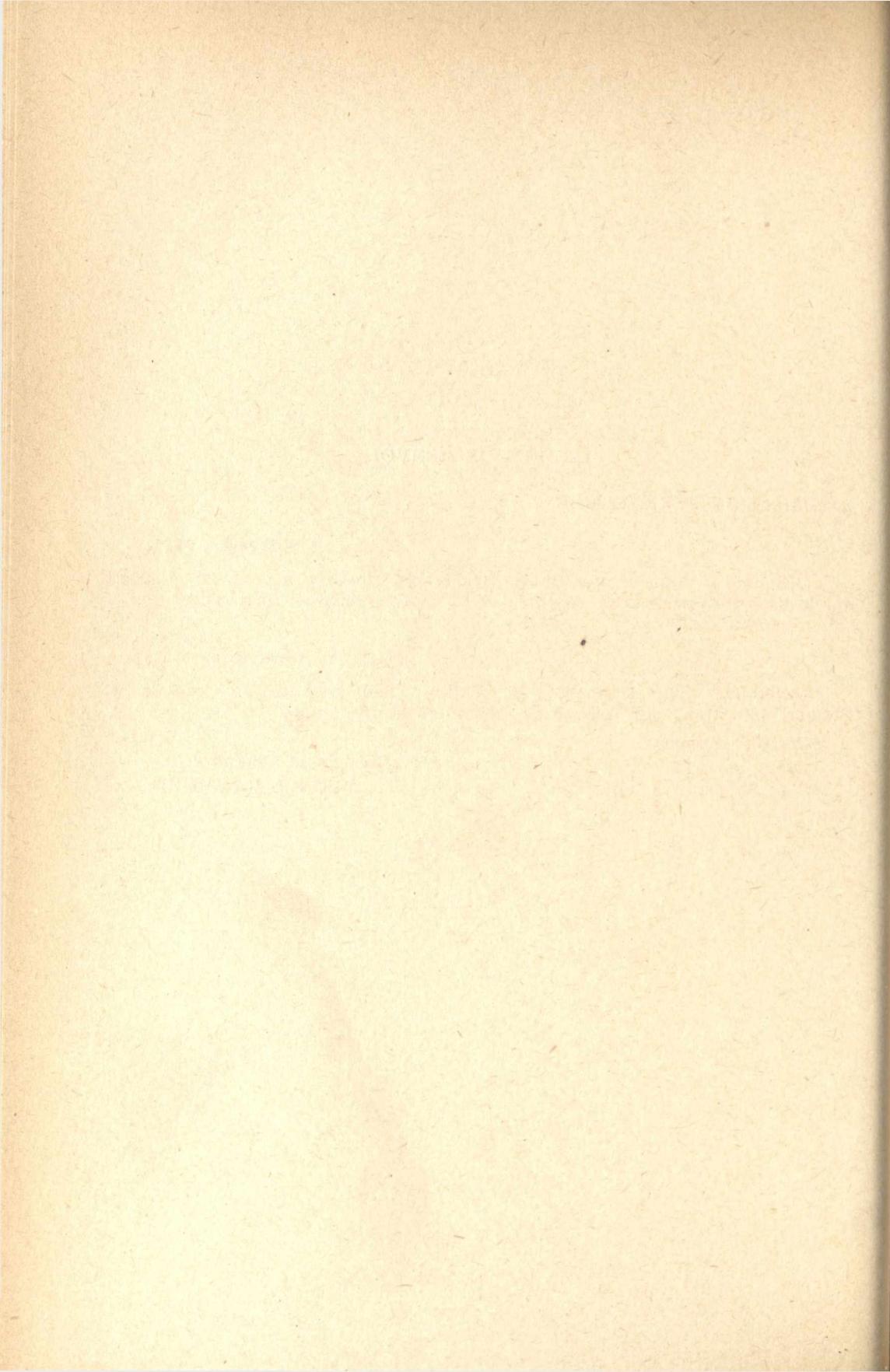
Ordonné, — Que le nom de M. Byrne soit substitué à celui de M. Mott sur la liste des membres du Comité spécial de la législation ferroviaire.

JEUDI, 15 NOVEMBRE, 1951.

Ordonné, — Que le nom de M. Whiteside soit substitué à celui de M. Stewart (Yorkton) sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.



PROCÈS-VERBAL

SALLE 277, CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, 15 NOVEMBRE, 1951.

Le Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents : Messieurs Argue, Ashbourne, Brooks, Byrne, Cavers, Chevrier, Churchill, Cleaver, Gillis, Green, Helme, Johnston, Kirk (*Digby-Yarmouth*), Lafontaine, Laing, Low, Macdonald (*Edmonton-est*), MacNaught, Macnaughton, McCulloch, Mutch, Riley, Weaver.

Aussi présents : Me C. D. Shepard, K.C., avocat, ainsi que M. R. S. Moffatt, conseiller économique, M. W. T. MacDonald, F.C.A., conseiller en comptabilité et M. S. A. Laing, C.A., autre conseiller en comptabilité, représentant la province du Manitoba ; Me M. A. MacPherson, K.C., ainsi que M. F. C. Cronkite, K.C., doyen de la Faculté de Droit, de l'Université de la Saskatchewan, avocat, et M. George Olivier, conseiller économique, représentant la province de la Saskatchewan ; M. J. J. Frawley, K.C., avocat, ainsi que M. K. J. Morrison, F.C.A., conseiller en comptabilité et en tarifs-marchandises, représentant la province de l'Alberta ; M. C. W. Frazier, avocat, ainsi que M. M. Glover, conseiller économique, représentant la province de la Colombie britannique ; M. Hugh E. O'Donnell, K.C., ainsi que M. H. C. Friel, K.C., solliciteur général, M. J. A. Argo, sous-directeur adjoint du Trafic-marchandises, représentant des Chemins de fer Nationaux du Canada ; M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat général de la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien, ainsi que M. C. E. Jefferson, sous-directeur du trafic, et M. K. D. M. Spence, avocat de la Commission, également du Pacifique-Canadien ; M. George A. Scott, directeur du Bureau de la science économique du transport, Commission des transports ; M. Leonard T. Knowles, conseiller spécial en trafic auprès de la Commission royale des transports ; M. W. J. Matthews, K.C., ministère des Transports ; M. H. A. Mann, secrétaire général, *The Canadian Industrial Traffic League Incorporated*, Toronto.

Le Comité poursuit l'audition des témoignages sur les bills Nos 12, 6 et 7.

A ce propos, M. C. D. Shepard, K.C., avocat de la province du Manitoba, est appelé. Le témoin donne lecture d'un exposé et est interrogé sur le sujet. M. R. S. Moffatt, conseiller, assiste le témoin. A la fin de la lecture de l'exposé, le président remercie M. Shepard et ce dernier se retire.

M. M. A. MacPherson, K.C., de Régina (*Sask.*), avocat de la Saskatchewan, est appelé. Le témoin exprime les griefs de la province. Il est aidé de M. F. C. Cronkite, K.C., et de M. George Olivier.

L'interrogatoire de Me MacPherson est interrompu jusqu'à la reprise de la séance.

A 1 heure de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 3 h. 30.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 3 h. 30 de l'après-midi, sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents : Messieurs Argue, Ashbourne, Brooks, Byrne, Cavers, Chevrier, Cleaver, Gillis, Green, Helme, Johnston, Kirk (*Digby-Yarmouth*), Lafontaine, Laing, Low, Macdonald (*Edmonton-est*), MacNaught, Macnaughton, McCulloch, Mutch, Riley, Weaver, Whiteside.

Aussi présents : Les mêmes qu'avant la suspension de la séance, en plus M. Rand Matheson, directeur exécutif, et de M. F. D. Smith, K.C., avocat du Comité des transports des provinces Maritimes, et aussi représentants des quatre provinces Maritimes.

Le Comité poursuit l'audition des témoignages concernant les bills Nos 12, 6 et 7.

L'interrogatoire de M. M. A. MacPherson, K.C., se continue. Puis le président remercie le témoin, et celui-ci se retire.

M. J. J. Frawley, avocat de la province de l'Alberta, est appelé. Le témoin donne lecture d'un exposé préparé en faveur et au nom de cette province. Il est interrogé sur l'exposé. Puis le président remercie Me Frawley, et ce dernier se retire.

A 5 h. 20 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le 16 novembre, à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,
ANTOINE CHASSÉ.

TÉMOIGNAGES

LE 14 NOVEMBRE, 1951,

11 heures du matin

LE PRÉSIDENT : Messieurs, nous sommes en nombre. Aujourd'hui, nous avons parmi nous M. C. D. Shepard, K.C., avocat de la province du Manitoba ; M. R. E. Moffat, conseiller économique de la province du Manitoba ; M. W. J. Macdonald, F.C.A., conseiller-comptable, et M. S. B. Laing, C.A., autre conseiller-comptable de la province du Manitoba. Maître Shepard ?

Me C. D. Shepard, K.C., avocat de la province du Manitoba, est appelé.

LE TÉMOIN : Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, avant de vous donner lecture du mémoire je crois devoir signaler que la présente délégation à votre Comité, groupe la plupart des personnes qui ont représenté le gouvernement du Manitoba auprès de la Commission royale des transports et aussi lors de l'audition des diverses causes tarifaires entendues devant la Commission des transports depuis la fin de la Seconde guerre mondiale.

Comme remarque préliminaire, pour ce qui est du bill No 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer, il convient sans doute qu'au nom du gouvernement du Manitoba je vous remercie vivement de l'occasion qui nous est offerte de nous faire entendre sur un sujet aussi important.

Le Manitoba appuie entièrement les grands principes qui ont inspiré le bill. Nous voulons cependant demander la suppression d'un article et certaines modifications de détail à l'égard de quelques autres dispositions.

Vous n'ignorez pas que, depuis plusieurs années, et au nom de la population de notre province, le gouvernement du Manitoba est intervenu pour sauvegarder ses intérêts dans les nombreuses causes qui ont été instruites devant la Commission des transports. Plus récemment, depuis la fin de la Seconde guerre mondiale, le gouvernement du Manitoba s'est opposé vigoureusement aux diverses majorations de tarifs-marchandises sollicités par l'Association des chemins de fer du Canada, et a présenté de longs exposés à la Commission royale des transports.

Durant toutes ces procédures, le Manitoba a maintenu une attitude qui peut se définir en trois points :

1. Le Manitoba reconnaît la nécessité de maintenir les services de chemins de fer du Canada pour que l'économie puisse continuer de prospérer et de se développer.
2. Des chemins de fer ne peuvent être maintenus sans un revenu ferroviaire suffisant.
3. Ce revenu ferroviaire suffisant ne doit pas être prélevé au delà de certaines limites absolument essentielles dans une région déterminée du Canada, au détriment économique de la région en question et à l'avantage économique d'une autre région quelconque.

Dans le cadre de ces principes, le Manitoba a appuyé et continue d'appuyer la formule de l'uniformisation des tarifs-marchandises.

Projet d'article 332A — Péréquation

Nous allons maintenant nous reporter à certains articles du bill No 12, et d'abord à l'article 332A, portant sur la péréquation et où est énoncée la politique nationale en matière de taux de transport des marchandises.

Le Manitoba est en faveur de l'adoption de cet article. On m'a cependant chargé de faire savoir à votre Comité que, de l'avis des conseillers techniques du gouvernement du Manitoba, le projet de péréquation présenté à la Commission des transports par l'Association des chemins de fer n'est ni juste ni équitable. Nous reconnaissons cependant que votre Comité ne se préoccupe que du principe général de la péréquation, tel qu'il figure dans la mesure législative proposée. Or nous approuvons entièrement ce principe.

Pour procéder selon les formes, c'est à la Commission des transports qu'il faut soumettre les propositions ayant pour but de donner suite au principe en cause. Les séances de la Commission où seront étudiés de tels plans doivent commencer le 10 janvier, et le Manitoba présentera des recommandations détaillées à cet organisme après ladite date.

Projet d'article 331 — Tarifs de concurrence

La délégation du Manitoba est heureuse de savoir qu'en vertu de l'article 331 la Commission des transports a reçu sous mandat le pouvoir de régir l'établissement des tarifs de concurrence.

Dans le passé, l'établissement incontrôlé de taxes de concurrence par les voituriers ferroviaires a abouti à une augmentation des taux non currentiels qui avait pour but d'assurer aux chemins de fer le revenu général dont ils avaient besoin. D'un tel état de choses, il résulte que l'expéditeur des régions du Canada où la concurrence du rail est moins vive qu'ailleurs doit assumer de plus lourdes charges.

Nul doute que, jusqu'ici, un grand nombre de bas tarifs ont été imposés par les chemins de fer comme tarifs de concurrence, et sont demeurés en vigueur longtemps après que cette dernière eut, diminué ou disparu. De fait, nous sommes convaincus que, dans bien des cas, la concurrence était plus apparente que réelle, même à l'origine. Les bas tarifs de concurrence ont toujours été particulièrement nombreux dans certaines parties du Canada, et la population du Manitoba n'a cessé de croire qu'elle payait plus que sa part des pertes de revenus occasionnées par ces concessions dans d'autres régions. Nous avons donc toujours soutenu que la Commission des transports ne devrait autoriser l'établissement de taxes concurrentielles que lorsque la concurrence existe réellement, et que ces tarifs devraient être soumis à un contrôle rigide et constant de la part de la Commission des transports. A défaut d'un tel contrôle, la Commission ne saurait que manquer à sa principale obligation, qui est naturellement de sauvegarder l'intérêt du public.

M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat général du Pacifique-Canadien, a donné la meilleure explication possible des motifs pour lesquels le gouvernement du Manitoba a adopté cette attitude, lorsque, le 6 novembre, il faisait au Comité la déclaration suivante (p. 26 des Témoignages, fascicule No 1) :

La question se réduit à ceci : la tarification des taux de concurrence est en grande partie affaire de jugement de la part des chefs

du trafic ferroviaire ; ce jugement est bon ou mauvais selon les individus qui prennent les décisions. Les bons chefs de trafic ont beaucoup de discernement, les autres peu.

Nous ne mettons pas en doute l'intégrité et le jugement de l'un quelconque des préposés au trafic ferroviaire, mais s'il est possible qu'une décision mal inspirée ait des répercussions malheureuses sur tel ou tel secteur de la population, nous estimons que la Commission des transports devrait avoir l'autorité voulue pour intervenir en la matière.

Voilà pourquoi le Manitoba appuie vigoureusement le projet de modification de l'article 331.

Projet d'article 332B — Règle du 1½

Une autre mesure qui appelle notre attention est le projet d'article 332B, par lequel est introduite ce qu'on peut appeler, pour toutes fins pratiques, la règle du 1½.

L'article 332B est l'une des clauses du bill auxquelles le gouvernement manitobain s'oppose, et à notre humble avis votre Comité devrait en recommander la suppression.

Remarquons d'abord que la recommandation de la Commission royale Turgeon (p. 112 du rapport), dont s'inspire vraisemblablement le présent article, n'a été appuyée par aucune des personnes ou délégations qui ont comparu devant la Commission. Les chemins de fer ne l'ont pas jugée sage du point de vue tarification. Les provinces et autres groupements intéressés n'y ont vu aucun avantage sous le double rapport tarifaire et économique. Bref, la formule du 1½ est née d'un principe purement arbitraire, et n'a reçu l'appui d'aucun des témoins entendus par la Commission Turgeon.

La principale objection du Manitoba au sujet d'article 332B est que, si ce dernier est adopté, la province et en particulier plusieurs entreprises de la ville de Winnipeg auront décidément à en souffrir. Autrement dit, certaines maisons de Winnipeg auront plus de difficulté que par le passé à conserver quelques-uns de leurs débouchés actuels dans divers centres situés à l'ouest de Winnipeg. En outre, il pourrait s'ensuivre un déclin de l'embauchage dans la province du Manitoba. La ville de Winnipeg et la *Winnipeg Chamber of Commerce* doivent envoyer au Comité des représentants (ces personnes seront probablement des nôtres lundi prochain) qui illustreront par des exemples la répercussion de la règle du 1½.

Prenons le cas d'un grossiste ou d'un sous-traitant de Winnipeg qui expédie depuis plusieurs années des marchandises à divers points de la Saskatchewan ou de l'Alberta. Les tarifs-marchandises sont un facteur important dans sa lutte pour soutenir la concurrence sur les marchés des Prairies.

Entre Hamilton et Winnipeg, la taxe que cet expéditeur paye sur certains produits du fer et de l'acier qui voyagent exclusivement par rail (cornières, barres, poutres, barres en U et pilotis d'acier) est de \$1.64, tandis que le taux de distribution de Winnipeg à Battleford (Saskatchewan) par exemple est de \$1.10. Ainsi, les denrées peuvent être transportées à Winnipeg et de là à Battleford au coût total de \$2.74 par cent livres. Le prix du transport exclusivement ferroviaire de ces mêmes denrées de Hamilton à Edmonton est de \$2.91. Aujourd'hui et depuis longtemps, le distributeur de Winnipeg, pour faire face à la concurrence, se trouve donc, sous le rapport des taux, en meilleure posture que son rival d'Edmonton quand il s'agit de desservir Battleford et la région à l'ouest.

En conséquence, un regain d'activité s'est produit dans les entrepôts de Winnipeg ; la situation tarifaire est un élément de stabilité dans l'économie de base de la ville. Elle est un important facteur de bien-être pour Winnipeg, et cette ville et sa banlieue ayant une population de près de la moitié de celle du Manitoba, la prospérité soutenue de la capitale rayonne sur toute la province.

Pour l'expédition du même produit de Hamilton à Vancouver, la taxe dite transcontinentale de concurrence n'est que de \$1.48. On devine alors le rôle que jouerait la règle du 1½ dans le domaine de la concurrence existante. Si la taxe d'Edmonton était limitée à 1½ de la taxe transcontinentale, elle tomberait de \$2.91 à \$1.97, ce qui représente une différence de 33 cents par rapport à la taxe de Winnipeg, établie à \$1.64. En d'autres termes, les chemins de fer n'encaisseraient que 33 cents pour le transport de 100 livres de ces produits de Winnipeg à Edmonton — soit sur une distance de 793 milles.

Le taux d'Edmonton à Battleford n'étant que de 63 cents, l'expéditeur de cette dernière ville pourrait envoyer des denrées à Edmonton et en recevoir à un prix inférieur à celui que paierait l'expéditeur de Winnipeg pour le transport de ses denrées de Toronto à Battleford par voie de Winnipeg.

C'est dire qu'effectivement l'expédition d'un chargement complet de marchandises à Edmonton coûterait \$1.97, plus 63 cents qui représentent le coût du transport de retour à Battleford de chargements partiels, soit un total de \$2.60. Tandis que l'expéditeur de Winnipeg, pour le transport des mêmes effets aux mêmes lieux, verserait \$2.74.

Non seulement l'effet de ces conditions se fera cruellement sentir sur les entreprises existantes de la province du Manitoba, mais il se pourrait bien que les chemins de fer transportent alors des denrées sur un plus grande distance pour moins d'argent qu'ils ne le font actuellement — ce qui serait un recul considérable dans leur économie.

Cette situation en matière de taxes transcontinentales illustre bien ce qu'il en est des taxes de concurrence. Il y a, littéralement parlant, des milliers de taxes de concurrence au Canada, et à notre avis, voici comment il faudrait procéder à leur égard. Des échelles tarifaires uniformes devraient être établies pour toutes les parties du Canada et applicables dans tous les cas où n'interviennent pas des circonstances spéciales. Voilà le sens des dispositions 329 et 332A du projet de loi.

Vous n'ignorez pas que ces articles prévoient une tarification unique en matière de taxes régulières par mille et de taxes spécifiques par mille. Une fois posé ce principe, des concessions particulières en faveur de telle catégorie de denrées ou de telle région ne devraient être accordées que lorsque des motifs de concurrence le justifient. Voilà ce que prescrit l'article 331 du projet de loi, qui traite des taxes de concurrence.

Toutefois, il nous paraît essentiel que des concessions particulières de cette nature ne soient accordées qu'une fois remplies les conditions énumérées à l'article 331. Selon nous, l'article 332B porterait à faux, tant en théorie qu'en pratique, parce qu'il ferait bénéficier un secteur restreint de tel bas tarif injustifié selon les critères concurrentiels établis à l'article 331 ou la politique nationale de péréquation des tarifs-marchandises exposée à l'article 332A. Il s'ensuivrait inmanquablement une réduction du revenu des chemins de fer de cette région au-dessous du niveau raisonnable et juste que prévoit la péréquation, et par conséquent d'autres régions seraient appelées à payer des taxes légèrement plus élevées, afin de compenser les pertes ainsi occasionnées dans un revenu essentiel. Voilà pourquoi nous recommandons l'adoption des articles 329, 331 et 332A, sans la restriction et déformation introduite par l'article 332B.

Après cela, on comprendra pourquoi nos collègues des provinces à l'ouest du Manitoba appuient la règle du $1\frac{1}{3}$ formulée à l'article 332B. Nous ne leur en voulons pas de chercher à sauvegarder leurs intérêts dans ce domaine, mais selon nous, même des intérêts aussi justifiables que ceux-là sont inconciliables avec les deux facteurs suivants :

1. Le bouleversement des relations qu'entretiennent depuis longtemps les entreprises des divers centres de l'Ouest canadien sous le rapport de la concurrence. Ce facteur sera traité au long dans les exposés présentés au nom de la ville de Winnipeg et de la *Winnipeg Chamber of Commerce*.
2. La déformation de l'excellente série de principes énoncée aux articles 329, 331 et 332A, par la concession spéciale accordée à un secteur particulier en faveur d'une catégorie déterminée de denrées, comme le prévoit l'article 332B.

Voilà tout ce que nous nous proposons de déclarer au sujet de l'article 332B. Plusieurs points ressortent des témoignages du Pacifique-Canadien, et nous allons formuler à leur propos certains commentaires.

Abolition des tarifs-marchandises réguliers

Pour ce qui est de l'abolition des tarifs-marchandises réguliers que prévoit la clause 7 du bill 12, M. Evans (à la p. 16 des Témoignages, fascicule No 1) déclare que, devant la Commission royale, les délégués du Manitoba, tout en proposant l'abolition des taxes régulières dans leur mémoire, ont proposé d'apporter à la Loi des chemins de fer des modifications, expressément favorables au maintien des taxes régulières.

Cela est vrai (loin de nous la pensée de le nier), mais l'apparente contradiction ne provient ici que d'une différence d'interprétation. En substance, nous avons toujours recommandé l'établissement d'une tarification uniforme en matière de taxes régulières (le bill y pourvoit d'ailleurs), tarification de beaucoup inférieure aux présentes échelles de taxes régulières. Dans nos exposés à la Commission royale, nous avons revendiqué l'abolition des présentes échelles régulières et la substitution d'une tarification uniforme. En dressant le projet d'une modification, nous avons adopté l'expression "tarif-type des marchandises" pour définir la nouvelle tarification proposée. Notre plan se concilie parfaitement avec celui qui est esquissé au projet d'article 332A, et pour cette raison, nous appuyons donc vigoureusement l'article en question.

Peu importe du reste le nom dont on désigne cette tarification uniforme en matière de transport des marchandises.

Arbitraires

Les témoins du Pacifique-Canadien ont aussi souligné l'importance des arbitraires et recommandé l'autorisation d'un ou plusieurs tarifs de taux de catégorie en vertu de la loi ; (à partir de la p. des Témoignages, fascicule No 1, et à partir de la p. des Témoignages, fascicule No 2).

Comme nous l'avons signalé, le Manitoba n'a cessé de préconiser l'uniformisation des tarifs réguliers des marchandises, et nous nous opposons donc à la recommandation du Pacifique-Canadien qui voudrait que soit établi plus d'un tel tarif.

Pour ce qui est des arbitraires, nous estimons que le bill No 12, dans sa forme actuelle, n'en interdit pas le maintien au sein des tarifs-marchandises, si la Commission des transports juge opportun que ces arbitraires restent en vigueur.

Votre Comité pourra se reporter ici à deux alinéas du bill. D'abord, l'article 332A (4) (f) dispose que, chaque fois que la Commission le juge à propos, elle peut faire exception à l'application du présent article qui prescrit l'uniformisation des taux généraux et particuliers par mille de transport des denrées. A notre avis, les termes de cette disposition sont assez vagues pour permettre à la Commission de recourir aux arbitraires dans les cas appropriés. Par ailleurs, l'article 329 (b) prévoit que les tarifs de taux de catégorie peuvent spécifier des taux de catégorie entre des points déterminés sur le chemin de fer, lesquels taux peuvent être inférieurs à ceux qui sont spécifiés dans les échelles de taux calculés au mille. Encore une fois, cette disposition nous paraît assez large pour permettre à la Commission de recourir aux arbitraires.

Ce que nous réclamons est l'uniformisation des tarifs de catégorie d'un bout à l'autre du pays, de sorte qu'aucun taux n'excède les cadres de ces tarifs et que certains taux puissent être inférieurs à ceux-là lorsque la Commission des transports le juge opportun, et alors seulement.

M. JOHNSTON : A quelle source vous référez-vous en ce moment ?

LE TÉMOIN : Ce commentaire fait tout simplement suite à un débat qui a eu lieu au Comité. Je vous indiquerai l'endroit quand je me reporterai de nouveau à l'exposé.

M. GREEN : Veuillez répéter, s'il vous plaît.

M. MUTCH : On n'écoutait pas ?

LE TÉMOIN : Voici ce que j'ai dit, monsieur le président. Je vais recommencer :

Ce que nous réclamons est l'uniformisation des tarifs de catégorie d'un bout à l'autre du pays, de sorte qu'aucun taux ne puisse excéder les cadres de ces tarifs, et que certains taux soient rabaissés par rapport au tarif établi lorsque la Commission des Transports le jugera opportun — en d'autres termes, un niveau uniforme pour tout le pays, comme plafond, et l'autorisation de rabais lorsqu'il sera démontré à la Commission des transports, tribunal compétent en l'occurrence, que ces rabais sont justifiés. Voilà, croyons-nous, le principe général dont s'inspire le projet de loi. Selon nous, des arbitraires en deçà de l'échelle en vigueur pourraient être autorisés par la Commission sous le régime du bill à l'étude, si la Commission le juge à propos. Advenant toutefois que, pour plus de sûreté encore, les délégués des provinces Maritimes désirent faire une adjonction à cette disposition — et jusque-là nous sommes d'accord avec eux, — advenant qu'ils désirent faire une adjonction à cette disposition, en vertu de laquelle le présent bill ne porterait plus suppression des arbitraires, nous ne trouverions pas à redire à une telle mesure. Nous n'irons donc pas au delà de ce que j'ai déclaré sur le sujet.

L'HON. M. CHEVRIER : Vous persistez à croire que l'article 332A (4) (f) prévoit les exceptions qui ont été proposées hier à l'égard des Maritimes ?

LE TÉMOIN : C'est notre avis, mais ce n'est que cela, et nous pouvons nous tromper. Cependant si, pour plus de sûreté encore, nos collègues des Maritimes estiment qu'il faut introduire ici une clarification, nous leur répondrons que, selon nous, la Commission des transports doit continuer de décider du bien-fondé des exceptions qui lui sont soumises. Tout au plus favoriserions-nous une modification portant qu'aux termes du présent article les arbitraires ou les groupements de taux ne sont pas nécessairement abolis.

L'HON. M. CHEVRIER : Cela comporterait une refonte ou un remaniement de l'alinéa (f) ?

LE TÉMOIN : Ou l'adjonction d'un autre alinéa.

M. GREEN : Vous ne voulez pas pour les Maritimes d'un changement de leur présente tarification ?

LE TÉMOIN : Nous ne voulons pas priver les Maritimes de leur présente tarification. Il m'est impossible, naturellement, de parler au nom des Maritimes, mais je crois que, comme nous, ces provinces seraient prêtes à envoyer des délégués à la Commission des transports, afin de justifier, si possible, la modification qu'elles estimeraient appropriée des tarifs-marchandises en notre pays.

M. MacNaught :

D. Dégagez-vous vraiment ces conclusions de l'exposé dont on nous a fait hier la lecture ? — R. Je ne veux pas me prononcer sur ce qui ressort, pour moi, des témoignages que nous avons entendus hier.

DES VOIX : Bravo !

LE TÉMOIN : Évidemment, certains passages ne m'ont pas paru parfaitement clairs, mais nous avons discuté la chose depuis hier, et nous allons laisser aux Maritimes le soin de dire si ce que je viens de déclarer devant le Comité leur est agréable. Pour le moment, je préfère ne pas dire ce que je pense d'eux ni ce qu'ils pensent de moi, en ce moment... mais nous demeurons bons amis, n'en doutez pas.

M. Mutch :

D. Si ce n'est pas indiscret, car je ne voudrais pas vous mettre à la gêne, je vous dirai que j'ai cru comprendre que le Manitoba et les Maritimes avaient plusieurs demandes en commun. D'après vous, la requête formulée hier devant le Comité dépasse-t-elle la portée de votre propre requête ? — R. Je vous avoue, monsieur Mutch, qu'à la fin de la séance d'hier du Comité, j'ai eu l'impression que les Maritimes avaient peut-être dépassé quelque peu, dans la chaleur du débat, le sens de nos communes revendications. J'ai tenu cependant à déclarer que nous ne nous opposons aucunement à la modification en vertu de laquelle la Commission des transports va reviser la situation existante dans les Maritimes, en donnant suite aux principes généraux dont s'inspire le présent bill que nous tenons à voir adopter.

M. Brooks :

D. Puis-je poser une question à M. Shepard ? Vous plairait-il qu'une échelle uniforme soit établie pour tout le Canada ? — R. Oui.

D. Et toute modification de cette tarification devrait venir de la Commission des transports ? — R. Oui.

D. Cela n'équivaudrait-il pas à l'abrogation de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, telle qu'elle existe aujourd'hui ? — R. J'aurais dû préciser ma pensée. Nous n'avons pas objection à aucune des exceptions énumérées présentement dans l'article. Mais selon nous beaucoup d'autres exceptions vaudraient la peine d'être étudiées par la Commission et devraient l'être. Nous ne voulons pas que quiconque s'adresse à la Commission pour justifier des exceptions qui pourraient ne pas figurer actuellement dans l'article en cause trouve porte close. Dois-je continuer ?

Outre la question des tarifs préférentiels, je dois signaler un autre aspect du libellé de l'article 329 (b).

Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, l'article 329 n'est pas très long, et vous me comprendrez mieux, il me semble, si je commence par vous le lire à haute voix. Cette disposition du bill No 12 indique ce que les tarifs de catégorie doivent spécifier. En voici le texte :

329. Les tarifs de taux de catégorie

(a) Doivent spécifier les taux de catégorie calculés au mille pour toutes distances couvertes par le chemin de fer de la compagnie et ces distances doivent être exprimées en sections ou groupes, et les sections ou groupes doivent comprendre, pour les voiturages de plus longs parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours, et

(b) Peuvent, en outre, spécifier des taux de catégorie entre des points déterminés sur le chemin de fer, lesquels taux peuvent être supérieurs ou inférieurs à ceux qui sont spécifiés en vertu de l'alinéa (a).

Or, les deux expressions que je vais relever sont les suivantes : "supérieurs ou" à l'avant-dernière ligne de l'article 329 — "... supérieurs ou ...", mais non "inférieurs". Le mot "inférieurs" va très bien, mais c'est aux mots "supérieurs ou" que nous en voulons.

Notons d'abord que cette disposition permet de fixer des taux de catégorie entre des points déterminés sur le chemin de fer, lesquels taux seraient supérieurs à ceux qui sont calculés au mille. A notre avis, il est absolument injuste d'établir des taux supérieurs aux échelles de taux de catégorie calculés au mille.

En d'autres termes, le tarif-type, calculé au mille, devrait constituer un plafond. A moins qu'un motif plausible ne milite en faveur de l'expression "supérieurs ou" — et un tel motif n'est pas apparent à la lecture de cet article — nous croyons que ces deux mots devraient être supprimés.

Article 18 — Subvention de \$7,000,000

Pour ce qui est de l'article 18, relatif à la subvention, nous avons l'intention de faire un long exposé sur le sujet. Nos vœux étaient de demander qu'il soit modifié, de façon que le trafic de grande distance, en direction et de l'Est et de l'Ouest, puisse bénéficier des fonds en question. Mais l'honorable M. Chevrier (d'après la p. des Témoignages, fascicule No 2) a fait savoir au Comité que son ministère veut modifier cet article afin que "la subvention soit reflétée par les taux de transport de l'Est à l'Ouest". Nous avons donc décidé de ne faire aucun commentaire sur le sujet, tant que le nouveau libellé de la modification ne sera pas disponible : alors nos commentaires pourraient bien n'être plus utiles.

L'HON. M. CHEVRIER : Nous l'espérons.

LE TÉMOIN : Oui, nous l'espérons.

Écart dans les tarifs-marchandises de l'Est et de l'Ouest

Il y a un autre point qui n'a pas une grande importance par rapport aux considérations qui ont été formulées devant le Comité. Nous voulons quand même relever la chose, afin de faire disparaître une fausse impression qu'aurait pu créer dans votre esprit M. Evans.

Je dis cela sauf tout le respect que je dois à M. Evans, car j'ai pour lui la plus haute estime.

A la page des Témoignages, fascicule No 1, M. Evans, en faisant allusion aux déclarations de M. Moffat pour le compte du Manitoba — M. Moffat est justement à mes côtés aujourd'hui, — rappelle que le conseiller économique de la province a souligné les différences de taxes de transport des marchandises qui existent entre l'Est et l'Ouest du Canada. M. Evans indique que dans la cause en augmentation de 21 p. 100 — l'audition eut lieu

en 1947, mais un jugement ne fut enfin rendu qu'en mars 1948 — les chiffres recueillis démontraient que les tarifs généraux étaient d'environ 13 ou 14 p. 100 plus élevés dans l'Ouest canadien que dans les provinces centrales.

Il ajoutait ce qui suit (je cite) :

Ce qui y tait indiqué comme différence de 13 à 14 p. 100 dans les taux est maintenant disparu, ou du moins il y avait péréquation en 1950.

M. Evans ne mentionne pas que, depuis l'enquête de 1950, les chemins de fer ont réintroduit une partie considérable de cette différence. C'est que, depuis septembre 1949, les chemins de fer ont été autorisés à majorer leurs taux de 20 p. 100, puis à les majorer de nouveau de 12 p. 100 : ce qui représentait un total de 34.4 p. 100.

Ce pourcentage global s'obtient en ajoutant 20 à 100, ce dernier chiffre représentant les taxes antérieures au relèvement de 1949, ce qui donne 120, puis, en prenant le 12 p. 100 de cela on obtient 14.4, de sorte que le pourcentage global est de 34.4.

Cette majoration de près de 35 p. 100 a été appliquée à tous les tarifs non concurrentiels qui relèvent de la compétence de la Commission des transports, et n'a pas été appliquée en général aux taux de concurrence. En conséquence, les augmentations ont été beaucoup plus grandes dans l'Ouest du Canada que dans l'Est, et l'écart défavorable à l'Ouest est reparu. La majoration de 12 p. 100 n'est en vigueur que depuis juillet 1951 ; il n'a donc pas été possible de faire de calculs d'après les tarifs qui ont cours présentement. Comme je l'ai dit, M. Moffat est des nôtres aujourd'hui, et se fera un plaisir d'ajouter ici les commentaires que le Comité voudrait obtenir.

En terminant, je suis chargé d'exprimer l'appréciation du gouvernement du Manitoba de ce que le Parlement fédéral est intervenu promptement, et selon nous efficacement, pour donner suite à certaines des recommandations de la Commission royale Turgeon. L'institution d'une tarification nationale en matière de transport des marchandises, le resserrement de la régie des tarifs de concurrence, l'uniformisation de la comptabilité et de la statistique : autant de mesure qui, rationnellement appliquées et interprétées, compensent de beaucoup les différences régionales inhérentes aux présents tarifs-marchandises de conception plus ou moins fragmentaire.

M. Weaver :

D. Monsieur le président, M. Shepard a dit, au début de son exposé, que le Manitoba appuie l'adoption de l'article de la péréquation — c'est-à-dire le 332A. Plus tard, il s'est opposé à la règle du 1 $\frac{1}{3}$ en matière de taux de concurrence. Je me demande quelle attitude M. Shepard prendrait à l'égard de l'article 332A si cette règle demeurait ce qu'elle est ? — R. Monsieur le président, voici ce que M. Weaver désire savoir, n'est-ce pas : si la recommandation du Manitoba en faveur de la suppression de l'article 332B est rejetée, quelle sera notre attitude générale à l'égard du bill ?

D. Précisément.

M. Low : Puis-je vous interrompre un instant ?

L'HON. M. CHEVRIER : Pouvons-nous avoir une réponse à la question de M. Weaver ?

LE TÉMOIN : J'ai voulu répéter la question en d'autres termes, afin d'être sûr que je saisisais bien.

M. Low : Pardon.

LE TÉMOIN : Voici comment je crois devoir vous répondre. Nous restons convaincus que nos objections sont bien fondées et nos propositions sages.

Ce qui nous intéresse surtout est de voir entrer en vigueur les principales dispositions du bill No 12, et si la chose ne peut se faire sans l'adoption de l'article 332B avec le reste — je parle en mon nom seul, mais j'ai quelque expérience en la matière et puis compter sur l'appui du représentant du Manitoba — j'estime que nous approuverons le projet de loi tel quel.

Selon nous, il importe aux gens de l'Ouest, et à tout le pays, que la tarification nationale en matière de transport des marchandises soit adoptée et mise en vigueur. La régie des taux de concurrence est essentielle, croyons-nous, à nos intérêts. Enfin, une utilisation appropriée de la subvention de 7 millions de dollars pose à nos yeux un problème de premier ordre, de même que les dispositions du bill relatives à l'uniformisation de la comptabilité. Si nous gagnons ces quatre points, indépendamment de nos objections à 332B qui nous paraissent néanmoins justifiées — et j'espère que le Comité comprendra que je ne prétends régler en ce moment qu'un cas hypothétique — nous approuverons le bill tel quel, plutôt que de renoncer aux avantages réels qu'il comporte à notre avis.

M. Low :

D. Puis-je poser une question à M. Shepard ? Veuillez revenir à la page 5 de votre exposé. Vous nous y donnez un exemple de prétendue injustice faite à la ville de Winnipeg par l'application de la règle du $1\frac{1}{3}$. Vous avez dit, je pense, que le taux d'Edmonton à Battleford était de 63 cents ? — R. C'est ce que je crois savoir.

D. N'est-il pas vrai que la taxe de Winnipeg à Battleford est de \$1.10 ? — R. Nous avons ici ce renseignement, monsieur Low.

D. Pour toutes fins de comparaisons de ces taxes, n'est-il pas exact de considérer Battleford comme appartenant au secteur de distribution d'Edmonton plutôt qu'à celui de Winnipeg ? — R. Je suis d'accord avec vous, si vous vous en tenez à la distribution des produits qui ne sont pas importés de l'Est du Canada. Si vous avez en vue la distribution des volailles élevées dans la région, je vous répondrai certainement par l'affirmative. Battleford appartient en ce cas à la zone de distribution d'Edmonton. Mais s'il s'agit d'importer les produits métallurgiques de Hamilton et de dépasser Winnipeg pour les rendre jusqu'à Edmonton, alors, je ne suis plus d'accord avec vous.

D. Ces produits de l'acier sont-ils fabriqués à Winnipeg ? — R. Non, ils viennent de Hamilton.

D. Ne convient-il pas en l'occurrence de dire que, si la distribution se faisait à Battleford par voie d'Edmonton, on aurait gagné alors quelque chose qui appartient en propre à Edmonton ? — R. Je ne crois pas pouvoir vous approuver jusque-là.

D. Rien ne s'opposerait à ce qu'Edmonton essaye de reconquérir ce trafic ? — R. Rien du tout. La concurrence est parfaitement légitime, et tant mieux si Edmonton parvient à reconquérir ce trafic.

LE PRÉSIDENT : Monsieur Shepard, l'effet malheureux de cette disposition se ferait-il sentir sur chaque chargement complet de marchandises distribué par l'expéditeur de Winnipeg ? Ou si seuls les chargements incomplets ou partiels auraient à en souffrir ?

M. Low : Nous vous entendons à peine, monsieur le président.

LE TÉMOIN : Je crois que le président voulait savoir si l'application de la règle du $1\frac{1}{3}$ serait préjudiciable aux chargements complets de marchandises

en provenance de Winnipeg, ou si elle ne le serait peut-être qu'aux chargements incomplets ?

M. MUTCH : Voilà la question ?

LE TÉMOIN : Je le crois. Mon conseiller économique me signale que "les fabricants aussi" seraient de la partie. A Winnipeg, il est probable que ces gens seraient désavantagés.

LE PRÉSIDENT : Pour ce qui est des fabricants de Winnipeg, ne pourriez-vous résoudre ce problème en élargissant quelque peu les cadres de la règle "du transit" ?

M. MUTCH : Non.

LE TÉMOIN : Je crois qu'il faudrait faire plus qu'élargir quelque peu les cadres. Si je comprends bien cette règle — mais je ne suis pas un spécialiste en la matière, — les termes du transit devraient être énormément étendus pour permettre une transformation quelconque du produit par des fabricants en cours de route.

Le Président :

D. Je sais que les règles permettent de transformer en moulures le bois brut qui provient du Nord de l'Ontario, et ainsi de suite. Pourquoi n'en serait-il pas de même de l'acier ? — R. La chose vaudrait peut-être la peine d'être étudiée. Je songe à telle entreprise de Winnipeg qui fabrique des fourneaux avec la tôle d'acier. Ce serait un grand avantage pour cette industrie de jouir du même privilège de transit.

M. Mutch :

D. M. Shepard veut-il nous dire si, selon lui, j'ai raison de craindre que des majorations de taux ne s'ensuivent pour la côte du Pacifique et les points intermédiaires des Prairies advenant que la règle du $1\frac{1}{3}$ soit maintenue dans le présent bill ; les taxes actuelles dites de concurrence qui ont cours pour le transport à Vancouver ne pourraient-elles pas subir une hausse imprévue ? Si j'ai bien suivi le débat qui a eu lieu hier au Comité, la Commission des transports ne saurait s'opposer à ce que les chemins de fer relèvent certains taux de concurrence, du moins jusqu'au niveau du plafond établi. Même sous le régime du bill No 12, l'effet d'une telle hausse ne se refléterait-il pas immédiatement, d'abord sur le tarif de la côte du Pacifique, de Vancouver ? L'effet ne s'en ferait-il pas alors sentir sur tous les endroits intermédiaires à l'ouest de Winnipeg ? — R. Monsieur Mutch, vous voulez savoir quel effet pourrait avoir un tel état de choses sur le tarif de tout le territoire situé à l'ouest de Winnipeg. Je crois devoir vous répondre que, si les taxes transcontinentales étaient relevées, car c'est par là que vous avez commencé, il pourrait bien se faire que les chemins de fer perdent du trafic. Nul doute en effet qu'ils en perdraient advenant une majoration de leurs taux au delà des prix exigés par les voituriers rivaux. En ce cas, et à supposer que le trafic de concurrence leur eût valu une compensation, c'est-à-dire qu'il ait rapporté un léger profit, alors ce profit serait perdu et devrait être réalisé ailleurs, si l'on voulait sauvegarder le revenu d'ensemble des chemins de fer, en sorte que les taxes autres que transcontinentales devraient être majorées. Je ne sais si cela vous éclaire ou brouille davantage les cartes.

M. GREEN : M. Shepard a déclaré, je crois, que, si les taxes transcontinentales étaient majorées, ces hausses atteindraient, non seulement le littoral du Pacific, mais aussi tout le territoire des Prairies.

M. Mutch :

D. Les nouveaux taux équivaldraient à 1 fois $\frac{1}{2}$ 1, et 1 serait supérieur à ce qu'il était. Le calcul me paraît très simple. — R. Vous avez raison.

D. Compte non tenu de la méthode qui semble avoir été employée jusqu'ici pour compenser les pertes dans les Prairies, le bill ne fournirait-il pas un moyen de le faire sans recourir à la Commission des transports? Nous pourrions peut-être concevoir d'abord une majoration générale des taxes de concurrence sur le trafic à destination de Vancouver, puis un relèvement du tiers sur le territoire qui nous intéresse? — R. Je ne sais si je saisis bien, monsieur Mutch, mais selon moi la règle du $1\frac{1}{3}$ n'aurait pas pour effet de porter vos taxes intermédiaires à un niveau de $1\frac{1}{3}$ plus élevé que les taxes transcontinentales, de toute façon.

D. En d'autres termes, cette limite ne pourrait pas être dépassée, mais elle ne serait pas nécessairement atteinte? — R. Il y aurait peut-être des taxes aux endroits intermédiaires, et il y en a actuellement, je crois, à Winnipeg, qui ne seraient pas de $1\frac{1}{3}$ plus élevées que les taxes transcontinentales. Ces taux ne seraient pas majorés à une fois et un tiers les taux transcontinentaux, sous le régime des dispositions à l'étude.

D. Mais ils pourraient l'être à l'ouest de Winnipeg? — R. Ils ne seraient pas majorés. Ils resteraient au niveau actuel, ou tomberaient à une fois et un tiers les taux transcontinentaux.

D. Ce serait le premier effet de l'adoption du bill? — R. Oui.

D. Mais si, après l'adoption du bill, les tarifs de concurrence des marchandises transportées jusqu'à Vancouver montaient, disons, de 20 p. 100 (ce qui est à peu près la moyenne des relèvements demandés), je me demande alors si les tarifs applicables aux autres localités seraient eux aussi relevés de 20 p. 100? — R. Je vois à quoi vous voulez en venir. Si la règle du $1\frac{1}{3}$ était appliquée, au niveau actuel des tarifs, et sans modification des tarifs de transport transcontinental, le trafic du territoire intermédiaire serait limité à $1\frac{1}{3}$ des tarifs actuels?

D. Oui. — R. Après quoi, les tarifs de transport transcontinental monteraient de 20 p. 100 et à partir de ce moment les chemins de fer seraient libres de porter à un niveau plus élevé les tarifs de transport dans le territoire intermédiaire. Mais ce niveau n'en serait pas moins de $1\frac{1}{3}$ des nouveaux tarifs de transport transcontinental.

D. Et je suppose (à juste titre, n'est-ce pas?) que rien ne s'opposera à ce que les chemins de fer élèvent tel ou tel tarif de concurrence, dès que le bill No 12 sera adopté ou n'importe quand ils pourront le désirer dans la suite? — R. Parfaitement. Je crois que M. Evans a expliqué la chose hier.

D. Je crois m'en souvenir, mais je voulais m'en assurer. — R. C'est fort bien.

D. Pour voir non seulement si cela serait l'effet immédiat du bill No 12, mais aussi si le $1\frac{1}{3}$ resterait une menace possible à cette région, comme c'est le cas assurément du territoire qui s'étend à l'ouest de Regina?

M. GREEN : Vous n'avez pas obtenu de réponse à cette question.

LE TÉMOIN : C'est bien ce que je pense.

M. Laing :

D. Vous soutenez, n'est-ce pas, que les chemins de fer seraient obligés, pour faire face à la concurrence dans les provinces des Prairies, d'augmenter leurs tarifs transcontinentaux, en s'appuyant sur cette règle du $1\frac{1}{3}$. Autre-

ment dit, si elle s'appliquait actuellement à ces tarifs, multipliant par $1\frac{1}{3}$ leurs taux de transport dans le territoire intermédiaire, ils perdraient de fortes recettes? — R. J'ignore quel serait le montant de leur perte, mais ils en éprouveraient une. Je crois qu'on a posé à M. Evans une question à ce sujet, hier. Il n'a pu y répondre et s'il ne peut le faire, il est certain que je ne le peux pas non plus, car je n'ai pas les moyens dont disposent les chemins de fer.

D. Il serait d'un grand intérêt de savoir si l'on peut avoir accès à ces données. — R. A une partie d'entre elles, à coup sûr, à en juger par les exemples donnés dans le rapport de la commission royale.

D. Nous pourrions donc certainement obtenir un chiffre ou une évaluation? — R. Je regrette de ne pouvoir vous fournir ce renseignement, car je ne peux pas me procurer des chiffres ferroviaires.

D. Cette somme serait-elle aussi élevée que celle que nous payons, soit 7 millions de dollars? — R. Tout chiffre que je pourrais énoncer à ce sujet ne serait qu'une conjecture.

M. Mutch: Le régime tarifaire a donné lieu à suffisamment de conjectures pour que nous puissions nous passer d'autres.

M. Argue:

D. D'après M. Mutch, la mise en vigueur du $1\frac{1}{3}$ prévu pourrait aboutir à réduire les recettes des chemins de fer au point où ces derniers auraient besoin de relever les autres tarifs de 20 p. 100. Mais, même si la chose arrivait, à en croire les deux exemples que nous a donnés M. Shepard, les habitants d'Edmonton s'en trouveraient mieux que maintenant? — R. C'est parfaitement juste.

D. Et cela parce que le taux du transport jusqu'à Vancouver est de \$1.48, tandis que celui du transport jusqu'à Edmonton est de \$2.91? — R. C'est exact.

D. Dans l'ensemble? — R. Oui.

D. Ainsi donc, l'application du $1\frac{1}{3}$, bien que réduisant les recettes dans une certaine mesure et aboutissant par la suite à un relèvement général de tous les tarifs, n'en procurerait pas moins un avantage à une partie de l'Ouest? — R. Oui, lorsqu'il s'agit de certaines marchandises.

M. Green:

D. Monsieur Shepard, vous avez dit sauf erreur, au sujet des tarifs de transport transcontinental, que la Commission des transports n'aurait aucun droit de regard sur le relèvement des tarifs de transport transcontinental, pöuvu que cette mesure n'ait pas pour effet de les rendre égaux ou supérieurs aux tarifs réguliers de catégorie, si bien qu'en réalité les chemins de fer sont absolument libres de relever les tarifs de concurrence ou de les annuler? — R. Il en a toujours été ainsi et il le faut bien, à mon avis, bien que je ne sois pas toujours d'accord avec les chemins de fer, car sans cela ces derniers ne seraient pas libres de soutenir la concurrence.

D. Et les tarifs transcontinentaux actuels sont basés sur la concurrence? — R. Probablement. C'est la raison pour laquelle nous voulons que le droit d'étudier la question soit conféré à la Commission des transports.

D. Croyez-vous que ces tarifs sont basés sur la concurrence? — R. Mon opinion personnelle est que non, mais je crois que sur ce point elle n'a guère de poids.

M. Mutch:

D. De toute manière, n'est-il pas consolant pour vous de savoir que beaucoup d'entre nous sont du même avis? — R. Oui.

M. Green :

D. Si ce maximum arbitraire d'un tiers supérieur aux tarifs transcontinentaux est mis en vigueur, rien n'empêchera les chemins de fer d'augmenter leurs tarifs de ce genre ou de les annuler tous ? — R. Parfaitement, monsieur Green.

D. N'est-il pas évident que cette mesure causerait une perte de recettes aux chemins de fer ? — R. Je crois que oui.

D. Il va de soi qu'ils devraient combler cette perte d'une manière ou d'une autre ? — R. Je pense qu'il faudrait s'y attendre.

D. Ainsi, nous pouvons compter que ces tarifs seraient soit relevés soit annulés ? — R. C'est là l'une des solutions du problème et je suis certain que les chemins de fer y regarderont à deux fois avant de s'y résoudre. L'autre solution consiste à relever les tarifs au Manitoba.

M. Laing :

D. Qu'avez-vous à dire, monsieur Shepard, au sujet des pouvoirs conférés en cette matière à la Commission par le paragraphe (3) de l'article 332A ? Ils me paraissent des plus étendus. — R. Voulez-vous dire qu'il se pourrait, à votre avis, que le texte de ce paragraphe confère à la Commission un droit de regard sur les tarifs de concurrence ?

D. A peu près tout pouvoir, dirai-je. — R. J'en conviens et c'est là ce que nous voulons, mais l'article 331 est assez explicite à ce sujet et nous tenons beaucoup à cet article. Nous tenons à ce que la Commission exerce une surveillance aussi serrée que possible sur les tarifs de concurrence.

D. Une forte augmentation des tarifs transcontinentaux irait-elle à l'encontre de la politique nationale déclarée en matière de taux de transport de marchandises ? — R. Je ne le pense pas, monsieur, car cette politique, dans les termes assez précis qui la définissent, consiste à établir une échelle uniforme de taux de catégorie, par mille, ce qui est tout différent de l'établissement de tarifs de concurrence au sein du régime tarifaire.

D. Les généralisations de ce genre ne sont-elles pas parfois plus avantageuses que les distinctions particulières ? — R. J'incline à vous donner raison.

M. Cavers :

D. Pensez-vous que les stipulations de l'article 331 en matière de tarifs de concurrence pourraient être inutiles, à moins que la compagnie produisant ces tarifs ne parvienne à convaincre la Commission qu'elle a observé tous les alinéas du paragraphe (2) ? — R. Je répondrai, après avoir lu ce que le Pacifique-Canadien déclare sur cet article, que ce dernier est d'ordre facultatif. Les premiers mots en sont "Il est loisible"; il ne paraît pas raisonnable de croire que la Commission demanderait à quelqu'un de faire l'impossible, et je suis sûr que le Comité réprouverait la demande. La simple idée de la présence de ces stipulations réconforte les gens de l'Ouest comme moi, et nous n'aimons pas du tout qu'elles soient biffées. Nous voudrions pouvoir venir à notre gré devant la Commission présenter nos arguments, même alors que l'article est d'ordre facultatif. Si la chose n'est pas possible, ce n'est pas moi qui chercherais querelle aux chemins de fer. Si ces derniers pouvaient en fournir la preuve, ils ne devraient pas être tenus à l'impossible.

LE PRÉSIDENT : Si les membres n'ont plus de questions à poser à M. Shepard...

M. GREEN : Monsieur le président, j'ai une autre question à poser.

M. Green :

D. Monsieur Shepard, y a-t-il une autre disposition du bill, en plus de l'article 332B, qui imposerait un plafond légal à l'égard des taxes de concurrence ? — R. Non, j'estime que cet article ne leur imposerait aucun plafond.

D. Disons un plafond de $1\frac{1}{3}$? — R. La règle du $1\frac{1}{3}$ ne s'applique pas aux taxes de concurrence : dans son application, il établirait des taxes maximum de transport dans le territoire intermédiaire.

D. Je me suis peut-être mal exprimé. Trouve-t-on dans le bill un autre plafond de ce genre ? — R. Non, pas dans le bill dont le Comité est saisi.

LE PRÉSIDENT : Le plafond, monsieur Green, n'est imposé que sur le tiers, non sur les tarifs transcontinentaux. Il ne s'applique qu'à l'augmentation d'un tiers.

M. GREEN : Oui, c'est vrai.

M. Green :

D. Où la plupart des tarifs de concurrence sont-ils appliqués ? — R. Sur ce point encore, je peux vous répondre en termes généraux, monsieur Green.

D. Il est dit à la page 3 de votre mémoire que ces bas tarifs de concurrence ont toujours été particulièrement nombreux dans certaines parties du Canada. C'est là s'exprimer en termes d'une imprécision admirable. De quelles parties du Canada s'agit-il ? — R. Pour répondre à cette question, il faudrait recueillir d'assez nombreux faits économiques probants, mais je peux vous dire que le volume des marchandises soumises à des tarifs de concurrence et transportées dans l'Ontario et le Québec est beaucoup plus fort que celui des mêmes, dans les autres provinces.

M. Mutch :

D. Toutes les autres provinces ? — R. Probablement. C'est à peu près tout ce que je peux dire sans entrer dans des détails.

M. Green :

D. Aucune des dispositions relatives aux taxes de concurrence ne ressemble à la disposition actuellement en question concernant les tarifs de transport des marchandises jusqu'au Pacifique, n'est-ce pas ?

LE PRÉSIDENT : Oh ! Non, monsieur Green.

M. GREEN : Veuillez laisser répondre le témoin. Toute interruption de votre part est inutile.

LE PRÉSIDENT : Les faits énoncés par vous sont erronés. Vous avez énoncé des faits.

M. GREEN : Laissez parler le témoin.

LE TÉMOIN : Je répondrai à votre question, monsieur Green, que l'article 332B, auquel je suis hostile, comme l'est aussi la Colombie britannique, je suppose, à en croire les questions que vous m'avez posées, n'impose sur les tarifs de concurrence aucune restriction différente des restrictions déjà en vigueur dans d'autres parties du Canada, vu que les taxes transcontinentales forment le deuxième en importance des groupes de tarifs de concurrence, le premier étant constitué par le groupe des tarifs en vigueur dans l'Ontario et le Québec, si l'on considère le volume des marchandises auxquelles ces tarifs s'appliquent.

M. Johnston :

D. Je n'ai qu'une seule explication à demander. D'après les questions que M. Green vous a posées, il paraît craindre que Vancouver ne perde les

tarifs immodérément bas dont elle profite par suite de l'application des tarifs transcontinentaux, mais n'est-il pas vrai que même l'application du $1\frac{1}{3}$ n'empêcherait pas du tout les chemins de fer de relever les taxes transcontinentales, ou quoi ? — R. Non.

D. C'est donc dire que les chemins de fer augmenteraient quand même leurs recettes, même celles tirées de l'imposition de ces taxes ? — R. Non, mais ils pourraient être poussés par là à scruter ces taxes d'assez près.

D. Cela pourrait être un bien. — R. Oui, peut-être.

D. Parce que Vancouver a tiré un avantage immodéré de l'application des tarifs transcontinentaux, avantage que M. Green craint qu'elle ne perde.

M. Green :

D. N'y aurait-il pas une certaine ressemblance entre ces tarifs et ceux dits du Nid-de-Corbeau ? — R. Il est bien entendu que les premiers ne sont pas établis par la loi, comme le sont les seconds.

M. ARGUE : Monsieur le président, j'ai une dernière question à poser à M. Shepard, avant son départ.

M. Argue :

D. Si nous considérons la position prise hier par les représentants des provinces Maritimes, qui ont convenu de mettre la Commission des transports à même de veiller au maintien de leurs arbitraires inférieurs et si le Comité acceptait votre proposition de biffer du bill les dispositions relatives au $1\frac{1}{3}$, je suppose que les taux de marchandises, dans cette mesure, à l'avenir, fixeraient d'autant plus uniformément les taux actuels. Autrement dit, le nombre des cas de dispense de la péréquation s'en trouverait accru : les bas arbitraires pour les Maritimes seraient maintenus, il en serait de même des tarifs de transport jusqu'à Edmonton très élevés par rapport à ceux de transport jusqu'à Vancouver et vous iriez par là, dans cette mesure, à l'encontre de la politique nationale en matière de taux de marchandises, exposée à l'article 332A ? — R. Je n'accepte pas votre manière de présenter la situation. Vous parlez du très haut taux de transport jusqu'à Edmonton, comparé à celui de transport jusqu'à Vancouver. C'est là comparer des choses différentes. C'est comparer des tarifs calculés au mille, comme ceux en vigueur actuellement au Manitoba, par exemple, avec des tarifs de concurrence. Mais une comparaison entre les tarifs actuels d'Edmonton et ceux de Winnipeg vous fera constater que les premiers sont raisonnables, compte tenu du voiturage de plus long parcours. Quant aux seconds, ils ne soulèvent aucune récrimination explicite de notre part. Nous tenons à la politique nationale en matière de taux de marchandises, formulée dans l'article 332A, et nous estimons que les propositions dont nous avons préconisé l'application à l'égard des Maritimes n'entraveraient guère la réalisation de la politique que nous défendons (si je puis employer ce mot) depuis quelques années.

D. Mais vos propositions ne toucheraient pas aux taux inférieurs des Maritimes, et je n'y trouve pas à redire ; elles ne supprimeraient pas les arbitraires peu élevés des Maritimes par comparaison avec les taux d'autres parties du Canada ? — R. Je vous l'accorde, mais sous la réserve suivante : si la Commission des transports arrive à constater que le régime tarifaire appliqué aux Maritimes se justifie comme régime établi dans les règles, je vous donne raison, mais dans le cas contraire, je vous donne tort.

D. Tout ce que je cherche à savoir, c'est si, à force d'exceptions insérées dans le bill, nous irions à l'encontre des fins du bill, savoir, la péréquation générale des taux de marchandises. — R. Je comprends votre intention, mais sans partager vos craintes.

M. Byrne :

D. Les réponses très franches du témoin me font une excellente impression. Seulement, il a répondu à une question précise qu'à son avis personnel, la concurrence n'influe pas sur les tarifs transcontinentaux, savoir, que la concurrence n'impose pas tel ou tel taux. Sur quelles raisons, monsieur, fondez-vous cette opinion personnelle et, s'il en est ainsi, quelle est l'explication de ces tarifs ? — R. Il est entendu qu'ils s'expliquent par des événements historiques que nous connaissons tous, je crois. L'ouverture du canal de Panama a poussé les armateurs, ceux de Montréal et d'Halifax surtout, à envoyer leurs navires par le canal jusqu'à Vancouver. A cette époque, les chemins de fer, pour soutenir la concurrence et éviter de perdre une bonne partie du transport des marchandises, durent adopter des taxes de concurrence pour transport transcontinental et nous n'y trouvons rien à redire.

Par la suite et jusqu'ici, je crois savoir, mais vaguement, qu'on ne dispose aujourd'hui que d'un petit nombre de navires pour ce transport maritime.

Devant la Commission royale, on a cité le cas d'un navire qui avait navigué à travers le canal de Panama et qui nous a fait bien rire. Nous l'appelions le vaisseau-fantôme de Montréal à Vancouver. Sa cargaison, exhibée dans la salle d'audiences de Vancouver, consistait, en deux genres de fret seulement, dont je puisse me souvenir : du papier hygiénique et des graines pour oiseaux. Il y en avait d'autres, bien entendu, et mon ami, M. Frazier, parlera plus tard de la concurrence actuelle des voituriers par eau.

M. Mutch :

D. Il n'y avait pas d'aliments pour écureuils ? — R. Mais la concurrence, messieurs, paraissait être beaucoup plus faible à cette époque et je ne crois pas qu'elle deviendra plus intense. Seulement, il y a un point que le Comité, à mon avis, devrait examiner : celui du transport transcontinental à tarifs concurrentiels aux États-Unis. Ce pays a des ports sur le littoral du Pacifique comme sur celui de l'Atlantique et l'*Interstate Commerce Commission* permet aux chemins de fer qui le traversent de faire une concurrence tarifaire aux compagnies de navigation océanique. En quelques endroits, ce transport transcontinental s'effectue d'un bout à l'autre des États-Unis et il est évident qu'il faut que les chemins de fer canadiens soient en mesure de concurrencer ceux des États-Unis dont les lignes vont de Vancouver à Seattle, vers l'est aux États-Unis et qui arrivent en gare de Windsor, sans quoi ils perdront un gros volume de transport. Ainsi, même alors que la concurrence primitive des voituriers par eau est réduite à peu de chose aujourd'hui, elle n'en subsiste pas moins aux États-Unis, ce qui tend à abaisser les tarifs transcontinentaux dans ce pays.

C'est là un point qui, estimons-nous, devrait être étudié par la Commission des transports, aux termes de l'article 331 du bill, afin qu'elle s'assure de la légitimité des tarifs.

M. Byrne :

D. On a soutenu devant le Comité que Vancouver profite de tarifs immo-dérés. A combien évaluez-vous les bénéfices dont jouit la Colombie britannique par suite des tarifs dits du Nid-de-Corbeau, en comparaison de l'Alberta et de la Saskatchewan ? — R. Je regrette de ne pouvoir vous répondre là-dessus, car cette question implique des détails techniques un peu trop compliqués pour moi. Peut-être que M. Moffat, s'efforcera d'y répondre.

LE PRÉSIDENT : Ou peut-être l'une des personnes témoignant pour les compagnies ferroviaires.

M. Gillis :

D. Avant que M. Shepard parte, aurait-il la bonté de me répondre sur un point ? Il accepte, dit-il, le but fondamental du bill, celui de réaliser la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises, autrement dit, la péréquation des tarifs. Mais cette péréquation, tant que le mouvement des marchandises s'effectue vers l'est et vers l'ouest, est-elle une entreprise satisfaisante au point de vue pratique, ou n'est-elle qu'un argument avantageux en matière de négociations ? — R. Nous estimons qu'elle est faisable, monsieur Gillis. Parlant uniquement en mon propre nom, j'estime vraiment que de très nombreux malentendus et soucis naissent dans les deux champs extrêmes de notre économie.

Les gens des Maritimes pensent avoir raison et nous, gens de l'Ouest, pensons aussi avoir raison. Mais si l'on arrivait à établir une échelle uniforme de taux de catégorie, par mille, au lieu de conserver un régime tarifaire dont l'effet est de dédoubler exactement le pays en matière de tarification, ce serait là, je crois, contribuer grandement à l'unité nationale et il importe de tenir compte de cet aspect national du problème.

D. N'est-il pas possible de réaliser cette entreprise ? — R. Quiconque est le moins au courant de la situation n'affirmera pas qu'elle est complètement réalisable, mais il est possible de la réaliser dans une mesure beaucoup plus grande qu'autrefois.

D. Dans ce cas, n'est-il pas vrai de dire que le bill vise, non à établir une péréquation complète, mais à supprimer des disparités de tarif et à établir, dans tout le pays, des tarifs plus uniformes ? — R. Vous avez parfaitement raison.

D. Je crois donc que nous sommes un peu à côté du sujet en parlant constamment de péréquation. — R. J'en conviens.

LE PRÉSIDENT : Monsieur Shepard, je vous remercie, au nom du Comité, de votre précieux exposé.

LE TÉMOIN : Merci beaucoup.

LE PRÉSIDENT : Nous avons maintenant au milieu de nous le groupe des témoins de la Saskatchewan, savoir, M. M. A. MacPherson, K.C., avocat général de la province, M. F. C. Cronkite, K.C. et M. George Oliver, conseiller économique de la province. M. MacPherson a la parole.

M. A. MacPherson, K.C., avocat général de la province de la Saskatchewan, est appelé

LE TÉMOIN : Monsieur le président et messieurs, je n'ai aucun mémoire. Mes paroles seront consignées au compte rendu. Je dirai pour commencer, au nom du gouvernement de la Saskatchewan, que les amendements à la loi des chemins de fer, proposés dans le bill No 12, ont fait l'objet d'une étude de sa part. Je dirai dès l'abord que nous ne demandons l'abolition d'aucun article du bill et que nous demanderons d'amender dans une certaine mesure un article particulier, dont je parlerai.

Les membres du Comité se rendront compte, je crois, de l'importance de la lourde tâche confiée à la Commission royale. Ils comprendront que le rapport de cette dernière a été dicté par le bon sens et que les recommandations présentées par elle, représentent l'aboutissement de leurs efforts. Pour donner suite à une question posée par M. Gillis, au sujet de la péréquation des tarifs, il faut dire tout d'abord que le mot "péréquation" peut s'employer dans deux sens différents. Dans son sens numérique, il peut impliquer que

dans tout le Canada et dans chacune de ses parties, les marchandises seront transportées aux mêmes taux sur la même distance.

La province de la Saskatchewan ne l'a jamais compris ainsi. Nous comprenons très bien que cette explication ne correspondrait pas du tout à la réalité. Il est tout naturel de répartir en catégories les marchandises transportées, et cela fait, il en découle que des denrées d'une catégorie données seront transportées en plus fort volume et soumises probablement à un tarif plus élevé dans une région que dans une autre, ce qui supprime du coup toute exactitude numérique. Il faut en outre que, nous inspirant d'un esprit réaliste, nous comprenions la nécessité d'inclure des tarifs de concurrence dans le régime tarifaire. Une fois qu'un régime comprend de ces tarifs, il devient tout simplement faux de prétendre qu'on peut obtenir une péréquation complète des tarifs.

Mais le mot "péréquation" peut revêtir un sens plus large. Il peut signifier (et c'est à cela que nous visons, je crois) l'établissement d'un régime tarifaire modifié par certains éléments. Je pense que les membres du Comité comprendront, comme ceux de la Commission royale l'ont sûrement compris, que notre pays, étant donné sa vaste étendue, n'est guère facile à gouverner ni à régir dans des dispositions législatives. C'est pourquoi, quand nous étudions le sujet de la péréquation, il nous faut tenir compte des éléments qui élargissent le sens de ce mot. Nous constaterons alors qu'un de ces éléments est celui que les représentants des provinces Maritimes ont fait ressortir hier, savoir, les événements qui ont influé sur l'histoire de ces provinces. J'estime aussi que, le mot étant pris dans son sens large, il faut tenir compte de l'effet plus ou moins grave exercé par la politique nationale sur les diverses régions du pays, aussi bien que sur l'économie nationale. Si l'on prend ainsi le mot "péréquation" dans son sens large, il faut aussi tenir compte des désavantages d'une région donnée et trouver le meilleur moyen de les adopter à l'économie nationale. Toutes ces considérations infirmeront la conception numérique dont je viens de parler. Elles obligeront d'adopter et d'appliquer des moyens semblables à ceux dont la Commission des transports s'est servie et se servira probablement encore : parcours théorique, arbitraires et autres moyens, comme ceux prévus à titre de compensatoire pour une région dans la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes en vigueur et comme celui qui dans l'article 18 du bill, vise à compenser une partie désignée du pays.

Maintenant, je tiens à vous dire ceci, messieurs : nous autres, gens de la Saskatchewan, comprenons qu'une fois le bill adopté (s'il l'est, et nous préconisons vigoureusement son adoption), le vrai travail ne fera que commencer. La Commission des transports a une tâche de grande envergure à accomplir. Il importe au Canada, à chaque région du Canada, que cette Commission soit très solidement constituée et formée de membres d'une haute compétence. Il importe surtout qu'elle puisse avoir recours aux conseils de spécialistes de tous genres. J'ai pris note des paroles prononcées aujourd'hui au Parlement au sujet du concours des spécialistes. Nous comprenons l'ampleur du développement pris par la section de l'économie. Nous ne croyions pas, monsieur le président, que le personnel de la comptabilité ait été suffisamment accru, ni que le nombre des spécialistes en matière de trafic soit suffisant. Nous savons que quelques excellents spécialistes sont attachés au ministère, mais s'il fallait qu'ils consacrent une partie de leur temps à la Commission et qu'ils exécutent leurs travaux courants, il serait très difficile à cette dernière de recevoir tous les conseils que requerrait le règlement des énormes difficultés auxquelles elle devrait faire face au cours de l'enquête générale sur les taux de marchandises.

Je dirai simplement aux membres du Comité que nous nous préoccupons surtout des taux de marchandises et qu'à mon avis, le Canadien moyen n'a pas d'idée du fardeau énorme imposé aux services de transport des marchandises. En cette année de grâce 1951, il est probable que les chemins de fer perdront 50 millions de dollars ou plus en trafic-voyageurs et le trafic-marchandises devra combler cette perte. Il faut que ce dernier trafic comble au besoin le déficit résultant de l'exploitation des autres services ferroviaires. C'est pourquoi il est d'un intérêt primordial, pour nous qui vivons dans des régions très éloignées des sources d'approvisionnement et des marchés et pour ceux d'entre nous qui doivent s'intéresser au trafic de long voiturage, que la question des taux de marchandises soit étudiée de la manière la plus approfondie, par le Parlement aussi bien que par la Commission des transports.

Hier, nous avons entendu le témoignage des représentants des provinces Maritimes et nous estimons (je l'accorde à mon ami M. Shepard) qu'en ce qui les concerne, le bill dans son état actuel assure les avantages dont jouissent ces provinces. Je sais, comme vous-même l'avez dit, monsieur, que le Comité ne siège nullement à titre de cour d'appel des décisions de la Commission royale. Je crois donc que les membres du Comité auraient intérêt à lire les conclusions de cette Commission, à la page 167 de son rapport, et surtout ses recommandations relatives aux arbitraires.

Hier, on a fait quelques allusions aux pages 166 et 167 du rapport, mais sans donner lecture de la recommandation suivante du juge en chef Turgeon :

Nous estimons inopportun (écrit-il après avoir traité des arbitraires ou suppléments de taxe) de modifier soit la Loi des chemins de fer soit la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, pour fixer des suppléments de taxe constants à l'égard des marchandises expédiées au delà de Montréal. Chaque cause relative à ces majorations devrait être réglée d'après le fond de l'affaire, en vertu des lois en vigueur.

Par conséquent, si le Comité se fait un devoir de mettre à exécution les conseils de la Commission royale, il y a lieu de tenir grand compte de ce dernier conseil, d'après lequel la Commission estime qu'il est inutile de modifier le moins possible soit la Loi des chemins de fer soit la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, chaque cause relative aux arbitraires devant être réglée d'après le fond de l'affaire, en vertu des lois en vigueur.

Telle est donc la situation, à notre avis. Je le répète : il est arrivé que la proposition présentée à la Commission des transports par les chemins de fer en vertu de l'arrêté en conseil C.P. 1487 a produit un effet très marqué, celui d'inquiéter les gens des provinces Maritimes, de Winnipeg, de Vancouver et d'autres parties du pays. Cette proposition, les représentants des Maritimes l'ont rejetée hier, M. Shepard l'a rejetée ce matin et nous-mêmes nous la rejetons. Elle a eu pour effet de susciter dans l'esprit des gens des Maritimes des inquiétudes qu'ils jugent motivées. En outre, nous l'accordons parfaitement à M. Shepard : si cette proposition aboutissait à redresser la situation dans toutes les provinces Maritimes et à concrétiser la susdite recommandation de la Commission royale, nous autres de la Saskatchewan n'aurions rien à redire à la chose, car nous comprenons que les gens des Maritimes se heurtent à des difficultés semblables aux nôtres, d'ordre régional. Ce fait nous autorise naturellement à dire que, si l'on prend le mot "péréquation" au sens large que j'ai dit, celui d'établissement d'un régime tarifaire modifié par certains éléments, la Commission des transports, organisme compétent, en la matière, peut redresser cette situation.

M. Chevrier :

D. Un instant, monsieur MacPherson. Auriez-vous quelque observation à présenter au sujet des craintes exprimées par les gens des provinces Maritimes concernant les groupements de tarifs aussi bien que les arbitraires ? — R. Nous estimons que ces craintes sont mal fondées, bien que je puisse comprendre pourquoi des hommes d'affaires, trouvant des copies de cette proposition sur leurs pupitres, éprouvent des craintes.

M. Brooks :

D. Vous opposeriez-vous à ce que les amendements proposés hier par les représentants des provinces Maritimes soient insérés dans le bill pour tenir compte de ces observations ? — R. Quand vous demandez si je trouve à redire à quelque amendement, il faudrait d'abord que je le voie, avant d'y agréer.

D. Nous en avons pris connaissance, en termes généraux. — R. J'accepterais tout amendement qui, comme je l'ai dit, serait conforme aux termes du rapport, qui à mon avis sauvegarderait tous les droits des provinces Maritimes et qui serait conforme aux termes du rapport de la Commission royale, rapport que vous n'êtes pas censés juger en appel. Nous pensons de même au sujet des groupements de taux comme des arbitraires.

Je tiens à dire une autre chose au sujet de l'article 332A, celui qui a trait à la péréquation. L'article 314 de la Loi actuelle des chemins de fer est très important. Souvenons-nous que la Commission fonctionne depuis bien des années et que des hommes très capables y ont siégé et y siègent. Bien qu'elle soit un simple tribunal administratif, c'est-à-dire un tribunal non lié par ses propres décisions en application du principe *stare decisis*, elle a constitué un vaste corps de décisions faisant loi et qui lui est propre.

Maintenant, l'article 314 stipule :

“Les taxes de transport doivent toujours, dans des conditions et circonstances essentiellement semblables, être exigées également de tous, relativement à tout trafic de même genre et s'effectuant par la même espèce de wagons ou par le même mode de transport, sur la même voie ou parcours.”

Or l'article 332A remplacerait les mots “sur la même voie” par “sur toutes lignes”. Cela équivaldrait certainement à abolir la masse des décisions juridiques rendues en matière de disparité des tarifs.

Je pourrais vous citer des extraits de décisions de la Commission montrant la ligne de conduite de cette dernière en matière de disparité des tarifs. Pour préciser, je vous donnerai lecture d'un extrait d'une décision rendue par elle le 30 mars 1948, dans la cause en augmentation de 21 p. 100 :

Il se peut qu'un écart entre les taux constitue une disparité, sans constituer une distinction injuste du genre de celles interdites par la Loi des chemins de fer. La manière d'interpréter la loi à cet égard, d'après l'attitude prise par la Commission sur la question générale des distinctions injustes, est exposée dans de très nombreuses décisions de la Commission. Les citations suivantes, tirées de deux ou trois causes, peuvent récapituler cette manière d'interpréter...

Puis la décision mentionne les paroles suivantes du commissaire en chef Mabee :

La Loi des chemins de fer, à mon idée, autorise et justifie la disparité des tarifs. Elle vise seulement à interdire les distinctions illégitimes, déloyales ou injustes.

Nous estimons que le texte actuel de l'article aurait pour effet d'abolir beaucoup de ces décisions faisant loi. Le Parlement se sera prononcé et c'est là une des raisons pour lesquelles, monsieur le président, nous vous demandons, au nom des habitants de la Saskatchewan, d'approuver l'article tel qu'il existe, dans le bill plutôt que le libellé proposé par nos amis du Pacifique-Canadien. En effet, on pourrait soutenir que l'article, amendé comme on le propose, permettrait de maintenir une jurisprudence qui, à notre avis, a survécu à son utilité. C'est là l'une des raisons pour lesquelles nous appuyons le principe de la péréquation, tel qu'il est appliqué dans le bill.

Pour traiter maintenant de quelques autres points, il intéressera peut-être les membres du Comité d'avoir une idée de la longueur en milles des deux grands réseaux ferroviaires canadiens. Le Pacifique-Canadien a un réseau de 16,336 milles, dont 5,672 à l'est de Fort-William et 10,664 à l'ouest, c'est-à-dire que ses lignes de l'ouest sont presque deux fois plus longues que celles de l'est.

Le National-Canadien a un réseau de 22,150 milles, dont 11,739 à l'est de Fort-William et 10,419 à l'ouest, c'est-à-dire que la longueur de ses lignes de l'est dépasse légèrement celle de ses lignes de l'ouest. Si je donne ces chiffres, c'est parce qu'ils auront un rapport avec ce que j'aurai à dire relativement à certains articles du bill.

Je passe maintenant à l'article 328, qui traite du tarif-type des marchandises. Nous convenons tout à fait avec les représentants du Manitoba que cet article devrait être abrogé. De fait, le volume du trafic-marchandises soumis à ces tarifs a été faible. J'ai toujours estimé et allégué qu'un des buts de ces tarifs était de fournir aux chemins de fer, sous le régime de la loi actuelle, une certaine latitude d'action, qu'ils pouvaient élargir simplement en relevant ces taux. Je ne crois pas que l'abolition des tarifs-types causerait le moindre détriment aux compagnies ferroviaires, mais je remarque ce que M. Evans a dit au sujet de dommages-intérêts. Il est certain que le gouvernement de la Saskatchewan, du moins quant à lui, ne tient pas à voir se déclarer une épidémie de procès de ce genre intentés aux compagnies, procès que nous estimerions injustifiés. Si la chose arrivait, nous n'aurions rien à redire à n'importe quel amendement destiné à les protéger contre des procès en dommages-intérêts.

Maintenant, dans l'article 329, nos amis du Pacifique-Canadien proposent de remplacer une disposition obligatoire exprimée par le mot "doivent", par une disposition facultative exprimée par le mot "peuvent". Nous tenons fortement à la forme impérative "doivent".

Ces messieurs proposent ensuite de remplacer, dans l'article 332A, les mots "une échelle" par "une échelle ou des échelles". Je crois qu'il pourrait intéresser les membres du Comité d'en connaître la raison. Il n'est pas toujours possible de ne pas tenir compte de l'intérêt personnel.

Hier seulement, en réponse à une question de M. Gillis, le Pacifique-Canadien vous a présenté, messieurs, certains chiffres que vous avez sous les yeux, sur les voiturées de marchandises en conserve. Ces chiffres vous feront voir que le taux actuel de transport des denrées de cinquième catégorie, de Winnipeg à Regina, sur une distance de 357 milles, est de 92 cents. Pour transporter ces mêmes denrées d'Hamilton à Montréal, sur une distance de 373 milles, il en coûte 69 cents. C'est dire que le taux de catégorie en vigueur dans l'Ouest est supérieur à celui en vigueur dans l'Ontario et le Québec, dans le rapport de 92 à 69.

Considérant que la longueur des lignes de l'ouest du Pacifique-Canadien est le double de celles de l'est, je saisis pourquoi nos amis désirent que

les mots "une échelle ou des échelles" figurent dans le bill. Mais j'estime que la province de Saskatchewan, quant à elle, voudrait qu'il n'y ait qu'une seule échelle et non le choix entre une et des échelles, ce qui serait tolérer des disparités injustes de ce genre.

Si l'on tient maintenant compte des mêmes distances milliaires, on constatera que le barème A actuel de distribution des marchandises aux provinces des Prairies fixe des taux supérieurs à ceux de distribution à l'Ontario et au Québec, dans les proportions suivantes : classe 1, 41.6 p. 100 ; classe 2, 36 p. 100 ; classe 3, 29.4 p. 100 ; classe 4, 14 p. 100 ; classe 5, 29.4 p. 100 ; classe 6, 19.4 p. 100. Cette dernière majoration intéresse grandement les gens de l'Ouest, car elle s'applique aux instruments aratoires. C'est seulement lorsqu'on descend jusqu'à la dixième classe, celle qui comprend le sable, le gravier, le bois de construction et d'autres marchandises, que le barème favorise l'Ouest plus que l'Est. C'est pourquoi nous demandons carrément au Comité d'adopter les deux paragraphes de l'articles 332A, tels qu'ils figurent dans le bill dont il est saisi.

J'en viens à l'article 332B, qui a fait l'objet d'une discussion. Là, je ne suis pas d'accord avec mes amis du Manitoba : nous acceptons cet article. Nous constatons, d'après la page du compte rendu, de M. Evans, tout en atténuant son admission plus tard dans sa réponse à M. MacDonald, a admis que les taux actuels sont avantageux pour les gens du Manitoba. S'il en est ainsi, pourquoi les taux de transport pour toute localité du territoire intermédiaire excéderaient-ils de plus d'un tiers les taux transcontinentaux ? Dans ces circonstances, nous acceptons cet article et demandons au Comité de l'approuver.

Quant aux deux articles 379 et 380, que les compagnies ferroviaires désirent voir modifiés, nous déclarons au Comité que nous tenons à ce que leur texte soit inséré tel quel dans le bill. Tout ce qu'elles désirent, en guise d'amendement, c'est que la Commission ait un droit de regard sur les opérations du Pacifique-Canadien.

Monsieur le président, en 1881, date de la fondation de cette compagnie, elle était une compagnie ferroviaire, constituée à ce titre, ayant l'avantage de posséder des fonds et 25 millions d'acres de terrains. Aujourd'hui, elle a l'avantage de posséder cent compagnies ou d'y avoir la haute main. C'est une entreprise de transport qui s'est lancée dans diverses autres branches d'activité.

Il est inévitable, dans ces conditions, qu'il y ait un conflit d'intérêts entre la compagnie, comme telle, et la compagnie comme entreprise de transport ferroviaire au service du pays. Il se peut qu'il soit inutile d'exiger la chose, mais si l'on pense à la pratique courante des chemins de fer, celle d'avoir une cagnotte commune, selon leur propre expression, la Commission des transports devrait avoir un droit de regard sur toutes les opérations du Pacifique-Canadien, aux termes des articles 379 et 380 du bill. Nous demandons que le texte de ces articles reste tel quel, au lieu de s'appliquer seulement aux opérations ferroviaires.

J'en viens maintenant, monsieur le président, à l'article 18 du bill, celui qui demande à être amendé à notre avis. Cet article a trait aux paiements faits aux compagnies ferroviaires.

On me rappelle qu'en parcourant les articles, je n'ai rien dit de l'article 331 relatif aux tarifs de concurrence. Nous sommes très fortement en faveur du texte de cet article, tel qu'il figure dans le bill. Nous estimons que les chemins de fer n'auraient aucune raison de s'inquiéter de ce qui serait requis d'eux sous son empire. Nous estimons que le texte actuel ne permettrait plus

que des abus évidents à notre avis, semblables à ceux qui se sont produits durant la crise économique, se reproduisent. Nous pensons que le texte donne suite à une recommandation de la Commission royale après l'exposé de nombreuses thèses et témoignages, et que le Comité ne devrait pas en faire peu de cas. De nombreux témoignages et de nombreuses propositions ont été présentés à cette Commission au sujet des tarifs de concurrence. L'article représente l'opinion réfléchie des membres de la Commission et nous vous demandons de conseiller au Parlement de se ranger à cette opinion.

Quant à l'article 18, celui qui a trait au paiement de la somme de 7 millions de dollars, nous l'estimons défectueux sur certains points. Nous prenons note que le ministre l'a compris, en ce sens qu'un amendement est en voie d'élaboration. Je dirai d'abord qu'à mon avis la Commission pensait que la somme entière pourrait être consacrée aux frais d'entretien des voies.

Voilà qui soulève la question litigieuse de la répartition de la somme entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Il est probable peut-être, à notre avis, que la somme serait divisée à parts égales entre les deux compagnies, mais si le Pacifique-Canadien touchait \$3,500,000, l'impôt sur le revenu entrerait en jeu et vous en savez autant que nous : les usagers du service des marchandises ne profiteraient pas pleinement du paiement de la somme, comme on en avait l'intention. La somme subirait une déduction et nous proposons que l'article soit amendé de manière à stipuler le paiement de la somme entière, sans incidence de l'impôt sur le revenu. Ainsi, la somme ne serait pas traitée ou considérée comme revenu assujéti à l'impôt sur le revenu et les usagers du service des marchandises en profiteraient pleinement.

Le Président :

D. Un instant, monsieur MacPherson. Si l'entière subvention de \$3,500,000 accordée à une compagnie ferroviaire se traduisait immédiatement par une réduction des taux de marchandises, l'état des profits nets de la compagnie ne serait-il pas exactement le même qu'auparavant et sans que surgisse la question de l'impôt sur le revenu ? — R. Je crois que la question se présente, monsieur le président, car la Commission royale a admis la nécessité d'employer quelque expédient visant à réduire les taux faits aux gens de l'Ouest. Seulement, nous ne voulons pas que la somme soit payée au chemin de fer, comme elle l'est dans les conditions actuelles, parce que nous profitons réellement du paiement de la moitié seulement, compte tenu du taux de l'impôt sur le revenu, fixé à 48.6.

D. Cela va de soi, mais n'est-il pas vrai qu'une compagnie ne doit payer d'impôt, à ce titre, que sur son revenu net ? — R. Oui.

D. Dans ces circonstances, si le paiement de la somme entière de \$3,500,000 se traduisait sans délai par une réduction des taux de marchandises, les recettes nettes de la compagnie ne seraient-elles pas les mêmes qu'auparavant ? — R. Monsieur le président, voici quelle est la situation : le Pacifique-Canadien ne paie aucun impôt sur les recettes ferroviaires, cet impôt étant à la charge de l'expéditeur de marchandises. La Commission des transports applique une formule pour constater les besoins. Si l'impôt sur le revenu est augmenté, ce n'est pas le Pacifique-Canadien qui le paie, mais l'expéditeur de marchandises, sur les recettes nettes provenant du transport payant, et voilà sur ses épaules un nouvel impôt occulte et une nouvelle charge. Par exemple, la compagnie demande aux usagers du service des marchandises de payer aussi la surtaxe de 7 millions de dollars imposée sur les recettes ferroviaires qu'elle aurait à payer en 1951. Je veux dire que sa situation diffère de celle du citoyen, en ce sens qu'elle se décharge de ses impôts sur d'autres personnes, en l'espèce les usagers du service des marchandises.

D. Dans ce cas, ne faudrait-il pas veiller à ce que les chemins de fer n'augmentent pas leurs recettes nettes et à ce que ceux qui profitent de la somme soient les ayants droit légitimes ? — R. C'est bien ce que nous voulons, savoir, que la somme de 7 millions de dollars avantage les bénéficiaires qu'on a l'intention d'aider par là. A cet égard, nous présentons au Comité une proposition qui nous paraît raisonnable.

D. Il me reste une question à poser, sans vouloir être importun. Si le Parlement prend les mesures voulues pour que les bénéficiaires légitimes profitent du montant entier de la subvention, cette question de l'impôt sur le revenu ne se pose pas du tout, n'est-ce pas ? — R. Je crois que vous avez raison.

D. Alors, ne devrait-ce pas être là notre but ? — R. Oui, mais je songe, monsieur le président, aux thèses qu'on continuerait de présenter devant la Commission des transports. On en a déjà présentées, mais il est évident que le but actuel est de savoir comment la somme entière de 7 millions de dollars, sans déduction directe ou indirecte pour fins de l'impôt sur le revenu, reviendrait aux ayants droit qui, comme vous l'avez dit, sont les usagers du service des marchandises, qu'on a l'intention d'aider par là.

M. Chevrier :

D. Voulez-vous qu'une disposition légale prévienne ce que vous demandez ? — R. Oui, et qui plus est, monsieur le président, je désire qu'une disposition soit insérée dans l'article, prévoyant que la somme ira au profit des ayants droit qui seront mentionnés.

D. Ne peut-on arriver à ce résultat sans insérer les mots "exempts de l'impôt sur le revenu" ? — R. La disposition que je voudrais en matière de l'impôt sur le revenu consisterait en une disposition spéciale du bill.

D. Mais même si cette disposition formait un paragraphe, vous comprenez sans doute aussitôt dans quelle situation le gouvernement se trouverait placé à l'égard, par exemple, de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Cette loi prévoit des taux abaissés de 20 p. 100 sur les mouvements préférés, au profit du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, alors qu'on en viendrait à réclamer une déduction d'impôt sur le produit de cette réduction des taux. — R. Supposez qu'il en soit ainsi — et je ne vois aucune objection à ce que cette réduction de 20 p. 100 soit exemptée de l'impôt de la même manière...

D. Mais elle le serait. — R. Pourquoi Pas ? Si le paiement se fait sous la forme d'une subvention, devrions-nous, à titre d'usagers payants du service des marchandises, être tenus de payer un impôt là-dessus, lorsqu'il s'agit réellement d'une subvention, à considérer comme une chose séparée ?

D. Je ne veux pas dire qu'il faille que vous la considériez ainsi. Je dis simplement que si l'on insérait dans le bill une disposition stipulant que la réduction de 20 p. 100 serait exempte de l'impôt sur le revenu, le gouvernement se trouverait très mal en point, car j'estime qu'il pourrait arriver un jour qu'on soit obligé de demander au National-Canadien de payer l'impôt sur le revenu, ce qui projette un jour tout différent sur votre thèse, à mon avis. — R. Mais non, à proprement parler, sur la question de l'impôt sur le revenu. A cet égard, je pars de la réalité suivante : les taux établis par la Commission des transports sont fixés actuellement en prenant comme base de comparaison ceux du Pacifique-Canadien, ce qui, avons-nous soutenu, empêche de prendre ceux du National-Canadien comme base. Il pourrait arriver un jour que ce dernier paie l'impôt sur le revenu, ce qui modifierait la question du chemin de fer-type. Mais c'est à la situation actuelle que nous pensons et c'est pourquoi nous disons que toute la question de l'impôt sur le revenu se rapporte non

seulement à la subvention en question, mais à toutes les entreprises d'utilité publique. Lorsqu'on exige de nous que nous comblions un déficit, nous sommes obligés d'y suppléer en retirant du trafic-marchandises des recettes s'élevant presque au double du déficit.

Le Président :

D. Mais vous admettez bien que, si le Parlement fait en sorte, comme nous le voulons, que la subvention entière avantage pour finir les ayants droit légitimes, vous devez admettre que le montant de l'impôt de la compagnie reste le même ? — R. Les recettes nettes ne s'en trouveraient pas augmentées, mais le but principal auquel nous visons, c'est que les ayants droit bénéficient de ces 7 millions de dollars.

D. Les taux de marchandises pourraient être réduits d'un montant correspondant exactement à celui de la subvention ? — R. Oui.

D. Dans ce cas, n'est-ce pas là-dessus que nous devrions concentrer nos efforts ? — R. Oui.

M. MUTCH : Seulement, il pourrait en résulter un relèvement des taux de marchandises, neutralisant cette réduction.

LE TÉMOIN : C'est exactement la situation dans laquelle nous sommes placés.

M. Chevrier :

D. Vous avez constamment soutenu (et je suis pleinement d'accord avec vous) que les recommandations de la Commission devraient être mises en pratique et que le bill les met réellement en pratique, mais la Commission ne conseille nulle part d'exempter de l'impôt la somme de 7 millions de dollars. — R. Non, connaissant le discernement des membres de la Commission, je crois que c'était bien leur intention, mais je ne peux trouver aucune recommandation à ce sujet.

LE PRÉSIDENT : Je crois qu'il appartient au Parlement de s'assurer que la somme entière revienne aux personnes qu'on a l'intention d'avantager.

M. Gillis :

D. Une subvention accordée à une compagnie figure-t-elle comme recette dans son bilan ? — R. Oui, comme recette.

LE PRÉSIDENT : A titre de recette, monsieur Gillis, et de recette imposable au cas où ne figure aucune contre-passation de taux abaissés de marchandises. Mais ce que je soutiens, c'est que, dans le cas d'une réduction correspondante des taux, le montant de l'impôt reste le même. Ce qui me tient à cœur, c'est de voir que la réduction revienne aux personnes qu'on a l'intention de faire bénéficier.

M. GILLIS : M. MacPherson soutient (et je suis de son avis) que rien ne garantit que la somme de 7 millions de dollars ne serait pas inscrite par le Pacifique-Canadien comme recette imposable.

LE PRÉSIDENT : Non, ce sont les recettes nettes, non les recettes brutes, qui sont imposables.

M. GILLIS : Mais la somme de \$3,500,000 influencerait sur les recettes nettes.

LE PRÉSIDENT : Non si l'on effectue une réduction correspondante des taux.

M. GILLIS : S'il y en a une et M. MacPherson fonde sa demande sur cette hypothèse.

LE TÉMOIN : Je laisserai de côté le sujet de l'impôt sur le revenu. Cependant, j'ai proposé au président un amendement qui tiendrait compte de ce sujet et qui contiendrait une garantie, mentionnée par le président, et dont l'effet serait d'alléger les taux faits aux ayants droit.

LE PRÉSIDENT : Il est une heure, messieurs, et si vous êtes tous d'accord avec moi, nous suspendrons la séance jusqu'à 3 h. 30. Vous êtes libres de laisser tous vos documents sur les pupitres, car la salle est fermée à clef.

La séance est suspendue.

REPRISE DE LA SÉANCE

LE PRÉSIDENT : Je m'excuse d'arriver en retard, messieurs.

M. A. MacPherson, K.C., avocat général de la province de la Saskatchewan, est appelé

LE TÉMOIN : Monsieur le président et messieurs, je n'ai pas grand chose à ajouter à ce que j'ai dit ce matin. Je parlerai de nouveau de l'article 18 du bill, sur lequel je me suis étendu un peu longuement ce matin. Je répète que les gens de la Saskatchewan estiment que le texte du bill devrait préciser que la subvention ne s'appliquerait pas à l'entretien du "pont" entre l'Est et l'Ouest, mais qu'elle avantagerait les personnes qui se servent des voies mentionnées et qui habitent à l'ouest de ces voies. Il va de soi que la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne tient compte que du mouvement du trafic de sortie, non de celui du trafic d'entrée. L'article proposé tiendrait compte des deux genres de mouvement. Les directives que j'ai reçues du gouvernement de la Saskatchewan ne m'autorisent nullement à m'opposer à cette proposition. J'y insiste de nouveau : la simple mention de ce soi-disant pont, dans le rapport de la Commission, ainsi qu'au cours des délibérations et discussions, ne signifie pas que la subvention s'appliquerait au pont, mais aux usagers du pont. Nous tenons, les habitants de ma province et moi-même, à ce que ce point de vue soit incorporé dans l'article finalement rédigé et dans l'article qui sera inséré en fin de compte dans la Loi des chemins de fer.

LE PRÉSIDENT : Vous estimez que ce pont devrait être considéré comme exempt de péages, ou quoi ?

LE TÉMOIN : Oui, on peut s'exprimer ainsi, mais la subvention ne s'appliquerait pas à ce pont.

Je crois que je n'ai rien d'autre à ajouter, à moins qu'un membre du Comité n'ait une question à me poser.

LE PRÉSIDENT : Y a-t-il quelque question à poser ?

Merci, monsieur MacPherson. Au nom du Comité, je vous remercie, vous et vos collègues, de votre précieux exposé.

Messieurs, c'est maintenant le tour des représentants de l'Alberta, MM. J. J. Frawley, K.C., et K. J. Morrison.

M. J. J. Frawley, avocat général de la province de l'Alberta, est appelé

LE TÉMOIN : Monsieur le président et messieurs, je comparais devant vous au nom de la province de l'Alberta.

Je commencerai par ce qui importe le plus. L'Alberta est en faveur du bill. Si les représentants du Pacifique-Canadien et quelques autres personnes

n'étaient pas venues présenter des objections au bill et conseiller d'y apporter des modifications, je me serais borné à dire simplement que je suis content que le Comité soit en faveur de son adoption. Mais en face des objections qui ont été lancées contre certaines parties du bill, parties qui, après quarante ans d'injustices, apporteraient un certain soulagement à l'Alberta, j'ai quelques observations à présenter pour répondre aux mémoires du Pacifique-Canadien et, j'ajouterai, au mémoire présenté ce matin par les représentants du Matnitoba. Quant à mon ami de la Colombie-Britannique, il me faudrait prévoir dans une certaine mesure ce qu'il dira probablement. Bien entendu, je l'ai entendu en parler souvent et en beaucoup d'endroits.

Le premier point dont je veux traiter est exposé aux pages 93 et 141 du rapport de la Commission royale.

ABOLITION DES TARIFS-TYPES — NOUVEAUX ARTICLES 328, 329 ET 330

1. M. Evans regrette que l'abolition des articles 328 et 330 entraînerait la disparition, dans la loi, de la mention du tarif-type des marchandises. Pourquoi M. Evans désire-t-il conserver ces tarifs réguliers lesquels, ainsi qu'il est entendu, englobent moins de 1 p. 100 du trafic total ?

Je ferais peut-être bien de signaler en passant que je ne sais plus à combien d'endroits ces arguments ont été présentés jusqu'à présent. De toute façon, M. Evans informe le Comité qu'il désire une révision de ces tarifs-types ou tarifs réguliers afin de se protéger contre des demandes de réparation, c'est-à-dire des demandes de réparation devant un tribunal, non en vertu de la Loi des chemins de fer puisqu'il est admis que de telles réclamations n'y sont pas prévues.

Or M. Evans soutient que les chemins de fer seront exposés à des poursuites judiciaires en demandes de réparations ; ces demandes seraient faites par des expéditeurs en remboursement de tarifs-marchandises dont les taux ont été jugés déraisonnables par la Commission des transports. A la page 19 du mémoire, M. Evans affirme que son argumentation principale en faveur du maintien des articles 328 à 332 dans leur forme actuelle porte sur ce qui suit :

- (1) L'article 330 exige l'approbation préalable de la Commission des transports pour l'application de tarifs-types.
- (2) "L'approbation préalable de la Commission des transports veut dire que les tarifs ainsi approuvés sont justes et raisonnables." (page.....)
- (3) Par conséquent, ils ne sauraient être injustes et déraisonnables pour ce qui est du passé, donc
- (4) Les chemins de fer pourraient se défendre avec succès contre toute poursuite en réparations.

Drumheller à Sudbury-Jct., National-Canadien WI80-H CTC W-2075.
Sudbury-Jct. à Toronto, National-Canadien C18-4 CTC E-3983.

Pour vous convaincre de l'entière futilité de ces tarifs-types, par ailleurs désignés sous l'appellation de taux maximum (réguliers) de parcours milliaire, je vous citerai un exemple. Le tarif régulier de catégorie par mille sur le charbon, de Drumheller à Toronto, soit une distance de 1,995 milles, est de \$1.94 les cent livres ou \$38.80 la tonne. Or, le Pacifique-Canadien veut conserver ces tarifs réguliers parce que, à son avis, ces taux sont considérés comme étant justes et raisonnables, ce qui permettra au chemin de fer de bien se défendre contre toute demande de réparations devant un tribunal.

Je dirai au Comité que le fait de conserver dans le barème certains taux qui ne s'appliquent qu'à 1 p. 100 des marchandises transportées, qui n'ont plus

aucune utilité et qui exigent le paiement de \$38 pour voiturier une tonne de charbon albertain jusqu'en Ontario, — je dois dire en passant que le taux réel qu'on exige aujourd'hui est à peu près le tiers de ce montant, et même là nous le trouvons trop élevé bien qu'il représente le tiers du taux normal, — à seule fin de prémunir la compagnie ferroviaire contre toute réclamation de droit commun pour infraction au devoir (et M. Evans n'était pas du tout certain que cela réussirait), est allé beaucoup trop loin, pour ne pas dire davantage.

Si besoin de protection il y a, — et, à mon avis, on n'a pas présenté d'argumentation solide en faveur d'une telle protection, — qu'on insère dans la loi une simple disposition supprimant tout droit de recours aux tribunaux.

Avant de clore cette question de l'abolition des tarifs-types, je tiens à vous dire qu'à mon avis il existe une autre raison très valable de supprimer les tarifs-types du barème des taux : c'est de se défaire une fois pour toutes de la théorie que ces taux désuets sont justes et raisonnables pour la seule raison que la Commission des transports les a déjà approuvés pour la forme. Cette théorie a fait qu'un requérant a toujours éprouvé beaucoup de difficulté à établir que ces taux maximums sont injustes et déraisonnables. Je soutiens que la modification du barème des taux au regard des conditions actuelles aurait dû être faite depuis longtemps.

Qu'on me permette d'ajouter, en ce qui a trait aux taux de transport du charbon de l'Alberta qui sont inférieurs au taux maximum par mille, qu'à un moment donné, à quelque endroit, on nous dira, j'en ai la conviction, qu'ils sont inférieurs au tarif-type de parcours milliaire et que, par conséquent, il est passablement difficile de prouver qu'ils ne sont pas justes et raisonnables.

Permettez-moi de faire une autre observation sur ce point. Je crois que l'avocat du Pacifique-Canadien désire réellement conserver le fort groupement de taux Windsor-Sudbury-Montréal et c'est pourquoi il insiste pour le maintien des taux de groupes, et cela comporte le maintien de l'arbitraire à Fort-William. Je fais cette observation en passant ; j'en aurai davantage à dire sur ce point un peu plus tard. J'ajouterai, en guise de remarque générale, que mes observations ne porteront que sur trois ou quatre parties du bill : les taux de concurrence, la péréquation, les taux transcontinentaux, et un mot sur l'article 18 concernant les subventions.

Tarifs de concurrence — Article 331

2. Le Pacifique-Canadien se plaint que l'article 331, portant sur les tarifs de concurrence, réduira les chemins de fer à l'impuissance. M. Evans a longuement analysé les nouvelles exigences qui imposeraient au chemin de fer de fournir une somme considérable de renseignements à la Commission des transports relativement au tarif de concurrence, — si ladite Commission exige de tels renseignements, quand et comment elle les demandera (et j'insiste sur l'idée de possibilité et du moment d'une telle demande).

Dans son exposé, M. Evans a dit en substance ce qui suit (voir page..... du compte rendu du Comité) :

Ce que vous pouvez faire, — je n'y ai aucune objection, — c'est de permettre à la Commission des transports de s'assurer que le préposé au trafic exerce son jugement en toute bonne foi et à juste titre. Après cela, à mon humble avis, le tribunal de régie n'a plus compétence en la matière.

Par ces paroles, M. Evans ne faisait que souligner ce que les compagnies ferroviaires ont si souvent soutenu devant la Commission royale : la nécessité de laisser l'administration ferroviaire libre de presque toute réglementation restrictive.

Je prie donc le Comité d'examiner les motifs qui ont contraint la Commission royale à faire des recommandations relativement aux taux de concurrence qu'on trouvera à la page 96 du rapport ; ces recommandations sont soigneusement reproduites à l'article 331 du bill No 12. Les observations de la Commission royale sont consignées aux pages 92 et 93 du rapport. Bref, les provinces de l'Ouest estimaient que l'application par la Commission des transports des articles de la Loi des chemins de fer ayant trait aux taux de concurrence produisait un effet négatif. Comme le fait remarquer le rapport de la Commission royale, nous étions d'avis que la Commission des transports avait "donné aux chemins de fer trop de liberté pour établir des taux de concurrence." Nous avons manifesté, sans avoir à nous excuser, un intérêt réel dans les taux de concurrence dans les provinces Centrales, car, comme le signale le rapport de la Commission royale à la page 94, nous avons dit :

les chemins de fer doivent nécessairement rattraper leurs recettes réduites sur le trafic concurrentiel de l'Est en exigeant des taux plus élevés sur le trafic non concurrentiel et de long parcours dans l'Ouest.

Je soutiens que l'article 331 n'impose aux chemins de fer aucune épreuve indue. Il n'est pas douteux qu'à l'heure actuelle la Commission des transports dispose du pouvoir d'exiger tous les renseignements indiqués dans l'article 331.

L'article 324 de la Loi des chemins de fer se lit ainsi :

Tous les règlements de tarifs et tous les tarifs de taxes doivent avoir la forme, le modèle et le format, et contenir les renseignements et détails que la Commission peut prescrire par voie de règlement ou dans un cas particulier.

Sous le régime de cet article de la Loi des chemins de fer, l'ordonnance générale 669 du 21 décembre 1944 a été édictée par la Commission des transports en vue d'établir des règlements de tarifs et l'article 17 de ces règlements traite précisément des taux de concurrence. Il se lit en partie comme il suit :

L'avis de dépôt, expliquant le dépôt d'une pareille échelle de taux, devra être accompagné d'une déclaration exposant clairement les raisons de cette publication, le nom de celui à qui ce taux est destiné, le montant de taux et le nom du voiturier avec lequel il fait concurrence, le taux qui s'appliquerait par ailleurs si cette publication n'avait pas eu lieu, *et tout autre renseignement de nature à convaincre la Commission des transports du bien fondé des mesures prises.*

(Les mots en italique sont ainsi imprimés sur ma demande)

Il ne semble pas douteux qu'en vertu de cet article de règlement, le chemin de fer serait tenu de déposer tous les renseignements exigés dans l'article 331 du bill No 12. Mais M. Evans soutient que face à cette liste d'exigences, qui représente l'intention du Parlement, la Commission des transports serait portée à exiger tel renseignement plutôt que tel autre, alors qu'elle ne serait pas si exigeante devant la portée générale de l'article 331. Il est fort probable que cette Commission aurait cette tendance. Certains d'entre nous pourraient suggérer que la Commission des transports donne suite à l'intention exprimée par le Parlement dans cet article. N'allons pas nous méprendre là-dessus. N'oublions pas que nous avons soutenu ici la nécessité de réparer un tort, que la Commission des transports n'a pas surveillé comme elle aurait dû le faire, l'établissement et l'application de taux de concurrence dans les provinces Centrales. La Commission royale a donné suite à nos protestations. Et l'article 331, énumérant les diverses espèces de renseignements que la Commission des transports a le pouvoir d'exiger en matière de tarifs de concurrence, résume les conclusions de la Commission royale sur ce qui remédiera à la situation dont nous nous sommes plaints.

L'avocat du Pacifique-Canadien a ensuite soutenu que les chemins de fer ne pourront pas fournir tous les renseignements exigés par l'article 331. Le rédacteur de cet article a apparemment tenu compte de ce fait important. Ainsi, vous pouvez voir que cet article commence par demander que les chemins de fer convainquent la Commission des transports

que la concurrence existe effectivement,
 que les taux sont compensatoires,
 que les taux ne sont pas plus bas qu'il n'est nécessaire pour faire face à la concurrence.

Les autres renseignements, plus détaillés, auxquels l'avocat du Pacifique-Canadien s'oppose plus particulièrement ne sont pas de la même catégorie que les trois points que je viens de citer. L'article a soin de prévoir que ces renseignements supplémentaires, ou toute partie de ces données, doivent être fournis "si dans un cas quelconque la Commission le juge pratique et désirable." Les chemins de fer, à l'égard de tout tarif de concurrence à l'étude, n'ont qu'à convaincre la Commission des transports qu'il n'est pas pratique ni désirable de fournir tel renseignement en particulier. Certes il n'y a pas de meilleure protection contre ce que le Pacifique-Canadien semble craindre : une directive de la Commission des transports exigeant que le chemin de fer produise les renseignements qu'il lui est impossible de fournir.

A la page....., M. Evans dit ceci :

Ce n'est pas la discrétion que l'on peut accorder aux commissaires du transport qui m'inquiète.

Quelle terminologie plus appropriée pouvez-vous employer pour donner à la Commission des transports pleine et entière discrétion que celle qui précède les sous-alinéas auxquels s'oppose M. Evans ? Voici le passage en question : "et ces renseignements doivent, si dans un cas quelconque la Commission le juge pratique et désirable, comprendre la totalité ou l'un quelconque des détails suivants :

Le Comité verra que le paragraphe proposé par le Pacifique-Canadien en remplacement du paragraphe 2 de l'article 331 est en substance le même que l'article 324 de la Loi des chemins de fer et le règlement des tarifs de concurrence figurant dans la circulaire relative aux tarifs de la Commission des transports à laquelle j'ai fait allusion. Autrement dit, le Pacifique-Canadien est en somme satisfait de l'état actuel des choses. Je vous dirai seulement que la Commission royale, après avoir entendu de nombreux témoignages sur les taux de concurrence, a conclu que les dispositions actuelles n'étaient pas suffisantes.

Passons maintenant à l'article traitant de la PÉRÉQUATION — ARTICLE 332A.

(M. Evans, p. ; M. Spence, p.)

3. Je traiterai tout d'abord des critiques formulées par l'avocat du Pacifique-Canadien à l'égard des dispositions de l'article 332A. M. Evans s'inquiétait du fait que cet article accordait à la Commission des transports le pouvoir d'exiger qu'une compagnie ferroviaire établisse une échelle uniforme de tarifs de catégorie et une échelle uniforme de tarifs préférentiels par mille. M. Evans espérait que la Commission des transports obtienne le droit d'établir plus d'une échelle dans chaque cas.

A cet égard, M. Evans songeait à faire retenir dans le barème des taux les soi-disant arbitraires. Je vous ferai clairement remarquer que l'emploi du soi-disant arbitraire de base, qui est le facteur dont on se sert dans l'Est pour fixer le taux à partir de, mettons, Toronto jusqu'à Calgary ou Edmonton,

contribue réellement à maintenir les taux élevés en Alberta. Voici comment procède le chemin de fer : en établissant un taux de Toronto à Calgary, la première partie composante du taux est un arbitraire qui reste le même à partir de n'importe quel point dans le triangle Windsor-Sudbury-Montréal. A cela s'ajoute le plein tarif de Fort-William à Calgary ; ces deux chiffres constituent le tarif-marchandises total. Vous comprendrez sans peine qu'en établissant le taux pour Calgary, on perd par ce système les bénéfices que l'on retirerait de l'élaboration du taux sur une base milliaire de Toronto à Calgary.

Comme nous l'avons fait devant la Commission royale, l'Alberta demande l'élimination de l'arbitraire de base à Fort-William. Dans ses recommandations, la Commission royale nous a accordé ce que nous demandions. Elle recommande "l'établissement d'une échelle uniforme de taux égaux de catégorie dans tout le Canada", et l'article 332A du bill 12 accorde à la Commission des transports le pouvoir d'établir une échelle de ce genre.

Mais, parlant au nom de l'Alberta, je souhaite l'établissement d'une seule échelle uniforme de taux égaux de catégorie. Si cela comporte la suppression de l'arbitraire de base à partir de Fort-William, j'en suis bien content. Le résultat sera avantageux à cette partie du Canada que je représente.

A la page, M. Evans dit ce qui suit :

Je ne crois pas qu'il soit sage de faire disparaître cet arbitraire de base, qui existe depuis longtemps, parce que, si le cultivateur de l'Ouest paie pour les marchandises qu'il reçoit de l'Est du Canada, il en souffrira, et il y aura des ennuis des deux côtés.

Or M. Evans sait bien que si le cultivateur albertain fait venir des marchandises de l'Est sur une distance de 2,000 milles, il paie davantage par l'emploi de l'arbitraire de base que si ces produits venaient de Fort-William et parcouraient ces 2,000 milles sur les lignes de l'Ouest seulement. Voilà un fait dont nous avons établi la preuve devant la Commission royale. Quel meilleur exemple peut-on trouver de l'injustice flagrante que l'emploi de deux échelles de taux occasionne au cultivateur de l'Alberta et, à vrai dire, à tout Albertain qui reçoit des produits de l'Est canadien, injustice que la Commission Turgeon a recommandé de faire disparaître.

J'arrive à présent à l'importante question des taux transcontinentaux.

Je me propose d'obéir strictement à la décision du président voulant que mes déclarations devant le Comité se résument aux effets, bienfaisants ou non, qui résulteront du projet de loi. Après tout, l'Alberta a eu audience devant le tribunal tout comme le Pacifique-Canadien. Mes requêtes outrepassaient les recommandations de la Commission royale, mais je me contenterai de ces recommandations. Le Pacifique-Canadien n'est pas satisfait, c'est pourquoi je réclame le maintien de cet article du bill.

Le rapport de la Commission, en termes clairs et concis, expose aux pages 107 à 113, — je suis convaincu que les membres du Comité liront chacune de ces pages avec soin, — le problème des taux transcontinentaux et les motifs qui lui ont fait recommander certains correctifs. J'abuserais de votre temps si j'entreprenais de répéter ce que j'ai dit dans mon exposé détaillé devant la Commission royale, lequel couvre quelque 153 pages.

J'aimerais que les membres du Comité se représentent, par cette lecture, ce que j'ai soumis à la Commission royale sur ce seul sujet, c'est-à-dire la disparité de traitement relativement aux longs et courts trajets. Seul mon exposé couvre 153 pages et j'ai extrait de la transcription des procès-verbaux et témoignages de la Commission royale une liste des témoignages et interro-

gatoires de mes témoins. J'en avais deux. J'ai amené le professeur Philip Locklin, de l'Université de l'Illinois, qui a expliqué la situation aux États-Unis. Mon autre témoin s'appelait Hu Harries, et il s'est occupé de l'aspect de la situation qui intéresse le Canada. J'ai constaté que M. Harries avait été interrogé par beaucoup de gens, entre autres, M. O'Donnell, des chemins de fer Nationaux du Canada ; M. Sinclair, du Pacifique-Canadien ; M. Brazier, représentant la province de Colombie britannique, et M. Covert, avocat de la Commission royale.

Le professeur Locklin a été interrogé contradictoirement par M. Evans, au nom du Pacifique-Canadien ; M. O'Donnell, pour le National-Canadien ; M. Shepard — mais je dois à vrai dire omettre ici le nom de M. Shepard, car il me faut souligner à l'attention du Comité le fait que, d'après le compte rendu de la Commission royale, M. Shepard a soutenu l'Alberta pour ce qui regarde les longs et courts trajets.

M. GREEN : Il s'est amendé depuis.

LE TÉMOIN : Je ferai remarquer en passant que mon grand et bon ami, M. Shepard, ne parlait pas au nom de la province du Manitoba, mais bien du *Board of trade* de Winnipeg.

Donc le professeur Locklin a été interrogé contradictoirement par M. Shepard ; par M. Rapoport, représentant les camionneurs ; de nouveau par MM. O'Donnell, du National-Canadien, Evans, du Pacifique-Canadien, et encore par M. O'Donnell au nom du National-Canadien. Il fut interrogé de nouveau par moi-même et par MM. Covert et O'Donnell.

Je ferai seulement remarquer que nous n'avons pas obtenu sans peine, de la Commission Turgeon, les recommandations qui figurent dans le rapport par le seul fait de les demander. Il a fallu lutter pendant plusieurs jours, et la Commission en est venue à cette solution de son propre chef, si vous voulez. On a répété à satiété que personne n'avait demandé une telle solution. Or personne n'a demandé une telle solution. J'ai été tenté de croire que mes amis, qui ont parlé avant moi, n'étaient vraiment pas des avocats, car on croirait qu'il ne leur est jamais arrivé d'aller devant un tribunal et de lire, par la suite, le jugement qui décide d'une cause sur un point que personne n'a soulevé. Vous êtes porté à croire qu'ils n'ont jamais plaidé devant une cour d'appel, où les arguments sont entendus et où le jugement rendu se fonde sur un point non débattu — après quoi le tribunal rend un jugement sur un point qui n'a pas été discuté. Le tribunal décide d'un cas sur un tel point non entendu sans même rappeler les avocats.

Dans le présent cas, les choses ne se sont pas passées ainsi. J'ai essayé d'obtenir de la Commission royale qu'elle m'accorde l'application la plus rigide de la règle des longs et courts trajets, car il y a des milliers de gens en Alberta qui ne comprennent pas que nous ayons à payer un montant plus élevé que Vancouver, — je ne dis pas une fois et demie ou une fois et trois quarts, mais un montant plus élevé.

Par conséquent, j'ai proposé un amendement à la Commission royale, un amendement à la Loi des chemins de fer qui, je l'admets, tenait de la procédure. Je veux dire par là qu'il permettrait au chemin de fer de s'adresser à la Commission des transports pour obtenir assistance, mais qu'il était plus rigide et exigeant que la loi correspondante aux États-Unis. A franchement parler, je crois que si la Commission royale avait accepté mon amendement, le Pacifique-Canadien aurait à maintes reprises demandé l'aide de la Commission des transports, mais cette aide aurait été accordée plutôt rarement, car, d'après mon plaidoyer, il aurait fallu dans chaque cas que la compagnie prouve que le taux exigé jusqu'au point intermédiaire était juste et raison-

nable à la lumière et en comparaison des tarifs de taux pour de plus longs trajets. C'était là s'éloigner tout à fait du règlement américain qui dit simplement qu'un voiturier doit prouver que le taux exigible jusqu'à un point intermédiaire est juste et raisonnable.

Si je me suis écarté — j'avais promis de ne point le faire — du principe voulant que je ne suis pas ici pour répéter les arguments dont je me suis servi devant la Commission royale, c'est que je veux démontrer au Comité qu'il ne faut pas croire que cette recommandation-ci est venue toute seule. Ce serait faux. Le Pacifique Canadien plaidait, je pourrais dire, en faveur du maintien de l'actuel état de choses si peu satisfaisant. Je soutenais qu'il fallait aller plus loin même que l'aide accordée généralement aux États-Unis. La Commission royale, sans écouter M. Evans et moi-même, m'a accordé, de son propre chef si vous voulez, cette règle du un et un tiers.

Je n'ai pas le moindre doute qu'un bon nombre de mes commettants de l'Alberta ne me remercieront pas d'avoir affirmé devant ce Comité que cette règle de un et un tiers me satisfait. Comme je l'ai dit précédemment, et pardonnez-moi de le répéter, beaucoup de gens en Alberta — ce ne sont pas tous des gens mal renseignés — comprennent difficilement pourquoi, surtout quand les bateaux sont immobilisés, ils doivent payer pour le trajet à Edmonton 200 fois plus cher que ce qu'on exige de Vancouver pour le même produit.

M. MUTCH : 200 p. 100.

LE TÉMOIN : Oui. J'ai ici ce chiffre : 205 p. 100.

M. LAING : Si les chemins de fer n'existaient pas, comment y enverriez-vous la marchandise ?

M. JOHNSTON : Voilà une question ridicule ; les chemins de fer existent.

LE TÉMOIN : Je voudrais savoir où M. Laing veut en venir. Ces produits pourront être transportés par camions dès que la route transcanadienne sera terminée, j'imagine.

L'assaut porté par le Pacifique-Canadien contre l'article 332B devant ce Comité peut utilement se résumer comme il suit :

1. Le principe établi ici ne s'applique à aucun autre taux de concurrence, et si on l'appliquait ici il faudrait s'en servir à l'égard de tous les autres taux de concurrence.

Voilà, à mon sens, un condensé assez juste des deux citations de M. Evans, que je ne m'arrêterai pas à vous lire parce que j'en ai indiqué ici même la référence.

2. Les taux transcontinentaux pourraient avoir à subir un relèvement.

M. GREEN : Ou être supprimés ?

LE TÉMOIN : Ou être supprimés complètement. Si vous les enleviez complètement, vous n'obtiendriez aucun trafic et cela reviendrait au même.

M. JOHNSTON : Et l'océan pourrait aussi se vider à sec.

LE TÉMOIN : Ces deux déclarations ont l'air de vouloir semer la crainte. Elles paraissent faites pour faire peur aux membres du Comité.

L'HON. M. CHEVRIER : Un tas des arguments présentés ici ont ce caractère : semer la crainte.

LE TÉMOIN : J'espère qu'aucun de mes arguments n'aura cet effet.

Donc examinons ces déclarations pour juger leur importance. Le nouveau principe visant à limiter le tarif intermédiaire à un pourcentage fixe — dans

le présent cas, 133 $\frac{1}{3}$ p. 100 — est un changement statutaire. Par sa nature propre, il ne s'appliquera qu'au transport transcontinental des marchandises tel que défini. Il ne saurait en aucune façon motiver la modification d'autres taux.

On dira peut-être qu'il s'agit là d'un argument juridique d'acceptation étroite. Je continue : mais existe-t-il d'autres cas qui soient comparables, dans un sens ou un degré quelconque, à la situation actuelle du trafic transcontinental ? Vous n'en trouverez pas. M. Evans a dit, à la page qu'il ne serait pas possible d'appliquer le principe ici établi sans mettre en pratique un principe semblable à tous les taux de concurrence des camions. Quels sont les taux de concurrence des camions que l'on puisse invoquer aux points intermédiaires pour réclamer quelque rectification ? Si le taux de concurrence des camions est de \$1 de Toronto à Montréal, Kingston paiera-t-il \$2 ? Pas du tout. Par la nature même du trafic, Kingston jouit de son propre taux de concurrence par camion. Je vous avoue franchement que je n'ai pas très bien compris son point de vue. Il se peut que l'avocat du Pacifique-Canadien fasse mention de petits villages situés tout près des terminus où, aux termes du tarif des taux, le taux de concurrence des camions ne s'appliquerait qu'au terminus. Les points intermédiaires de cette espèce ne seraient pas intéressés au taux de transport jusqu'au terminus. Ils seraient servis moyennant les taux locaux à partir du terminus — lesquels taux font concurrence au transport par camions. Qu'on examine le barème des taux et qu'on essaie de trouver un taux intermédiaire qui représente 205 p. 100 du taux exigé jusqu'au terminus à 750 milles de distance. Voilà l'état de choses qui prévaut à l'endroit du transport si important des conserves.

Je vais maintenant commenter brièvement la déclaration de M. Evans, page :

Or la présente taxe sur les conserves à destination de Calgary et d'Edmonton est de \$2.97 par cent livres.

Vous serez intéressé de savoir, j'en suis sûr, que le taux publié sur le transport des conserves depuis des endroits de l'Ontario jusqu'à Calgary et Edmonton est de \$3.23, ce qui est le taux net de cinquième catégorie. La référence tarifaire de ce taux est : C.F.A. numéro 4-F ; C.T.C. 1164. Tel est le taux qu'aurait à verser le destinataire de conserves transportées par voiturées en quantités de 24,000 livres, ou même de 40,000 ou 60,000 livres. Mais il existe un moyen d'amener les conserves à Calgary à moins de \$3.23. D'abord, vous devez pouvoir accepter un chargement de 70,000 livres. Ensuite vous devez demander à votre expéditeur d'inscrire sur le connaissance les mots "via Vancouver" — c'est-à-dire "d'Aylmer (Ontario) à Edmonton (Alberta), via Vancouver (C.-B.)". On peut penser que la compagnie ferroviaire ne désirera pas suivre à la lettre cette directive et tirer le wagon jusqu'à Calgary, puis Vancouver avec retour à Calgary. Afin de parer à cette situation ridicule, le chemin de fer vous permet de payer un taux combiné qui se décompose comme il suit : Ontario à Vancouver, \$1.57 ; Vancouver à Calgary, \$1.40 : total, \$2.97, et voilà d'ou vient le montant invoqué par M. Evans. On ne trouve pas ce taux de \$2.97 dans les tarifs déposés à la Commission des transports. Le seul taux publié s'élève à \$3.23, qui représente 205 p. 100 du taux de transport à Vancouver.

Je passe maintenant au National-Canadien à titre d'exemple. Ainsi le taux publié de transport par le National-Canadien de Hamilton à Edmonton, par exemple, est de 26 cents plus élevé que les taux publiés par les chemins de fer pour le transport de marchandises sur un parcours de 2,039 milles jusqu'à Edmonton, plus 1,532 milles à Vancouver et retour à Edmonton, soit

un parcours total de 3,571 milles. A mon avis, messieurs, ces chiffres se passent de commentaires.

Se demandera-t-on maintenant pourquoi la Commission royale a prêté une oreille sympathique à nos griefs et a décidé, après 40 années de traitement discriminatoire, d'apporter un correctif à cette situation ?

Pour revenir à la critique formulée par le Pacifique-Canadien à l'égard de l'article 332B, je demande au Comité de ne pas prendre au sérieux la crainte exprimée par M. Evans à l'effet que tout le barème des taux de concurrence exigera une imposition volontaire de 133 $\frac{1}{3}$ p. 100 aux points intermédiaires. On ne pourrait appliquer de façon générale un règlement visant les points intermédiaires et applicable au barème entier des taux de concurrence comme on le fait dans le cas du trafic transcontinental.

M. Green :

D. Seriez-vous assez bon de nous expliquer cela davantage, monsieur Frawley ? — R. Il n'y a pas d'endroit où vous trouveriez quelque chose de semblable, où l'on demande 205 p. 100 sur les taux qu'il m'a été donné d'examiner. Les seuls endroits où une telle situation peut exister sont l'Alberta et la Saskatchewan, où les gens vont protesté comme ils le font maintenant, contre pareil traitement discriminatoire.

L'avocat du Pacifique-Canadien a fait une remarque étroitement liée au sujet que je viens de traiter ; il prétend que des endroits tels que Regina, Brandon, Calgary et même Edmonton, une fois leurs taux réduits par ce nouveau règlement sur les points intermédiaires, demanderaient un meilleur traitement encore alléguant que leurs taux devraient être gradués selon la distance. J'ai peine à croire que mon ami M. Evans soit tellement inquiet à ce sujet, nonobstant les vœux et aspirations du *Leader* de Régina auxquels il a fait allusion.

Sur quoi fonderait-on une telle réclamation ? Il n'y aurait pas de raisons valables. Il ne faut pas oublier que l'article 332B accorde tout simplement au chemin de fer une protection statutaire contre le règlement relatif aux longs et courts trajets. Autrement dit, le nouvel article permettra au chemin de fer de continuer à violer un règlement capital du transport — le règlement de simple bon sens qui dit qu'on ne peut imposer un plus haut tarif pour un trajet de 2,000 que pour un de 2,750 milles. Par conséquent, la réduction du taux aux points intermédiaires découlerait entièrement et directement de l'application de ce nouvel article.

Une telle réduction ne pourrait pas servir de base à une réclamation du genre invoqué par l'avocat du Pacifique-Canadien. Les villes de Brandon, Regina ou Edmonton ne pourront pas se servir de l'article 332B étayer une réclamation d'un caractère totalement différent et que le nouveau statut ne peut absolument pas soutenir.

Permettez-moi une remarque en passant. Quand on réfléchit aux remarques de M. Evans relativement à l'agitation qui peut naître dans des endroits tels que Brandon, et au fait qu'en vertu du règlement sur les points intermédiaires Brandon et Dawson Creek jouiraient du même taux, n'oublions pas ce qu'il a eu à dire au sujet du maintien des forts groupements de taux dans l'Est du Canada.

M. Evans n'a pas dit cela en toutes lettres, mais ce qu'il préconise ici n'est autre que le maintien de l'état de choses actuel, c'est-à-dire le vaste triangle Windsor-Sudbury-Montréal ou, comme on dit dans le monde du transport-marchandises, les groupes A et B. Nous voyons donc le Pacifique-Canadien préconiser le maintien des forts groupements de taux déjà men-

tionnés. Quelle est la différence essentielle entre les avantages dont on jouit dans l'Est et ceux dont on jouira, en vertu de la loi modifiée, dans l'Ouest canadien, non pas sur le trafic tout entier, mais dans certains cas spéciaux seulement ? Il n'y en a pas.

M. Evans n'a pas affirmé que la compagnie du Pacifique-Canadien souffre du fait qu'elle accorde le même taux à Windsor qu'à Sudbury ; autrement dit, pour parler sans ambages, elle transporte les denrées de Windsor à Sudbury gratuitement, car c'est bien ce qui se produit : on traite le trafic vers l'ouest de Sudbury de la même façon que le trafic de Windsor.

M. Green :

D. Vous voulez réellement démontrer qu'il devrait exister un groupe de taux de Brandon à Dawson-Creek ? — R. Cela pourrait se faire, car une solution de continuité dans le taux transcontinental l'approcherait des environs de Brandon. A vrai dire, pour montrer comment fonctionne ce traitement discriminatoire du transport transcontinental à long et court trajets, nous avons soumis à la Commission royale une pièce justificative élaborée, car nous avons pris la peine d'étudier chaque taux et nous avons découvert, — je dis ceci devant les représentants du Manitoba, — nous avons découvert que parfois la péréquation n'avait lieu qu'après avoir atteint au retour un point situé sur la rive nord du lac Supérieur, loin de Winnipeg. Alors un nouveau taux s'appliquait. Cet endroit s'appelle Bonheur ; je m'en souviens car il a fait dire un mot d'esprit au professeur Angus.

L'hon. M. Chevrier :

D. C'est un nom très approprié. — R. Oui, et il l'était d'autant plus que la denrée en question était de l'eau de Seltz.

Or nous avons découvert que le taux de Vancouver s'appliquait jusqu'à cet endroit éloigné, Bonheur, en Ontario, de sorte qu'il fallait faire le transport sur toute cette distance et, naturellement, dans le Manitoba, où l'on prend maintenant position contre nous en cette matière, il y a nombre d'endroits — mais pas suffisamment pour avoir raison des vues, sentiments et aspirations du *Board of trade* de Winnipeg — il y a nombre d'endroits, dis-je, au Manitoba où ce taux s'applique, et comme vous avez pu voir à l'exemple cité par M. Evans, il était presque applicable à Brandon, vu que la différence de taux n'est que de 6 cents.

Ce que je veux établir en premier lieu, c'est que nous voulons tout simplement instaurer un groupe de taux pour l'Ouest canadien — placer ce groupe de taux transcontinentaux dans un fort groupement.

M. Green :

D. Si le bill devient loi dans sa forme actuelle, alors le groupement de Windsor, Ontario, sera supprimé ? — R. C'est exact, monsieur Green, en vertu de l'article 332A.

D. Il vous resterait le groupement de l'Ouest ? — R. C'est pourquoi M. Evans a manifesté son opposition. Il se peut donc que nous obtenions maintenant ce dont l'Est a bénéficié pendant quarante années.

D. Vous vous trouveriez dans la position avantageuse qu'il occupait ? — R. Si l'on peut dire. Mais je ne nie pas que l'article 332A, après quarante ans, vient en aide à l'Alberta.

M. MUTCH : Si M. Green a raison, nous, du Manitoba, demeurerons où nous avons toujours été : en plein milieu.

Le Témoin :

2. Le deuxième argument présenté par le Pacifique-Canadien en opposition à l'article 332B est que le chemin de fer peut se trouver dans l'obligation d'accroître les taux transcontinentaux afin (ce sont les paroles mêmes que M. Evans a employées à la page) "afin d'échapper à l'application de la règle du tiers."

On me permettra de dire en passant qu'il y a là certains éléments d'une argumentation visant à semer la crainte.

Qu'est-ce qui pousserait le Pacifique-Canadien à éliminer les taux transcontinentaux ? Quels motifs M. Evans invoque-t-il ? Nous pouvons être assurés que les taux à Vancouver ne seraient pas supprimés à moins que les chemins de fer ne soient poussés à le faire par des raisons purement économiques. Quels sont les faits et les possibilités valables ?

Le Pacifique-Canadien réalise un profit sur le tarif de \$1.57 jusqu'aux terminus de la côte du Pacifique ou, du moins, le tarif côtier contribue au paiement des frais généraux.

M. Evans a fait cette affirmation à maintes reprises ; pour les fins du compte rendu, je dirai que ses remarques à cet effet se trouvent aux pages.....

Telle est la situation relativement à l'avantage ou au désavantage pécuniaire du taux transcontinental. Ainsi, en dépit du fait que le taux transcontinental indique un profit ou une marge sur le coût, on nous dit que si le Pacifique-Canadien est tenu par la loi d'accepter \$2.09 pour un trajet de 750 milles de moins que celui pour lequel il touche \$1.57, il abolira le tarif de Vancouver. Pensez-vous qu'il le fera ? Pensez-vous que des fonctionnaires expérimentés du trafic augmenteront de propos délibéré le tarif côtier à tel point que le service de navigation reprendra son activité et s'emparera de ce trafic ?

Il y a une autre manière de présenter le problème : Si le taux de \$1.57 contribue au paiement des frais généraux, alors le nouveau taux de \$2.09 à Calgary y fera une contribution encore plus considérable — pas autant, bien entendu, que le taux combiné actuel de \$2.97 ou le taux normal de \$3.23 — mais une contribution encore considérable. Comment peut-on réellement considérer le taux de \$2.09 comme un tort infligé au chemin de fer ?

La situation a été expliquée par un échange plutôt vif entre M. Evans et deux membres du Comité, ainsi qu'on le note à la page du compte rendu.

M. JOHNSTON : Est-il vrai que vous réalisez un profit sur la taxe de \$1.40 jusqu'à Vancouver ?

Naturellement, le montant ne devrait pas être \$1.40. Ce montant était exigible pendant de nombreuses années, mais il est maintenant de \$1.57.

M. EVANS : Oui.

M. Low : Pourquoi dites-vous alors qu'il serait nécessaire de relever le tarif de base suivant la formule d'une fois et un tiers ?

M. EVANS : Il est difficile de répondre à cette question, mais je vais essayer. Admettons que les chemins de fer transportent "X" millions de tonnes de marchandises, et que le profit global net réalisé sur ce trafic leur soit nécessaire pour faire leurs frais. Il sera préférable, n'est-ce pas, qu'ils aient un excédent de quelques centaines de mille tonnes, par exemple, afin de disposer d'une certaine marge de profit ?

Ainsi se trouve réduite, il me semble, la somme totale des recettes que doit rapporter le reste du trafic. Un point, c'est tout.

Ce matin, mon ami M. Shepard a fait une remarque que je fais mienne. Je suis heureux d'avoir l'occasion de partager pour une fois l'opinion de M. Shepard ; en l'occurrence, il s'agit de la haute estime qu'il éprouve à l'égard de M. Evans. Je dirai que je tiens également M. Evans en très haute estime et je ne connais pas d'autre avocat, dans le pays tout entier, qui traite avec plus de compétence des affaires de chemins de fer, mais je ne crois pas qu'il ait expliqué cette situation très clairement. Je ne crois pas qu'il ait donné là toute sa mesure.

Je répète que si le nouveau taux de transport vers les points intermédiaires prévus à l'article 332B fournit non seulement une modeste marge de profit, mais un surplus de 33 $\frac{1}{3}$ p. 100 du tarif côtier, pourquoi le Pacifique-Canadien ne se tient-il pas pour satisfait ?

Il n'y a qu'une autre manière d'envisager la question. Supposons que le Pacifique-Canadien décide réellement de supprimer les tarifs transcontinentaux favorables pour les motifs du moins que M. Evans a signalés. Alors la dépendance du bas tarif de Vancouver relativement aux tarifs intermédiaires élevés apparaîtrait clairement. Il paraîtrait donc que le bas tarif côtier soit possible parce que la contribution aux bénéficiaires qu'il ne peut apporter est compensée par la contribution des tarifs plus élevés sur le même trafic destiné à des endroits tels que Calgary et Edmonton, à 750 milles de moins. J'ai tâché d'expliquer la situation le plus clairement possible.

Est-ce que le Pacifique-Canadien informe le Comité qu'il n'appliquera tout simplement pas la règle du tiers et qu'il augmentera de propos délibéré le taux transcontinental de concurrence au point que ceux-ci permettront au trafic par eau de Vancouver au Saint-Laurent de renaître et de s'emparer de ce transport, à seule fin, pour la Compagnie de s'assurer qu'elle continuera à toucher ces tarifs par trop élevés jusqu'à Calgary et Edmonton ainsi qu'aux autres points intermédiaires ? J'hésite à croire que le Pacifique-Canadien adopterait une telle ligne de conduite.

M. Green :

D. Vos tarifs seraient plus élevés, n'est-ce pas, si les taux transcontinentaux étaient éliminés ; ils seraient plus élevés qu'à présent ? — R. Non.

D. Si les taux transcontinentaux étaient supprimés, le taux que vous auriez à payer jusqu'à Calgary serait fondé sur le taux milliaire et non pas sur le taux transcontinental à Calgary et sur celui de Vancouver à Calgary ? — R. Oui, mais nous n'aurions pas de taux combiné. Je dirai seulement que la compagnie ne peut pas relever le taux de \$3.23 à moins de s'adresser à la Commission des transports et d'invoquer des raisons de nécessité financière.

D. Si le tarif transcontinental était supprimé et le tarif milliaire direct instauré, vos tarifs seraient alors beaucoup plus élevés que présentement ? — R. Il n'est pas douteux, monsieur Green, que si Vancouver perdait les taux transcontinentaux, le taux milliaire jusqu'à la côte s'élèverait à plus de \$3.23, et alors vous ne pouvez faire revenir la marchandise à \$1.40 sans payer plus de \$3.23.

D. Je parle en ce moment de Calgary. — R. Je crois vous avoir compris. Si les taux transcontinentaux n'existaient pas, celui de \$1.57 par exemple, alors ils seraient probablement remplacés...

D. Par le taux ordinaire ? — R. Oui, le taux ordinaire, et, dans le cas de marchandises nettement de la cinquième catégorie, le montant dépasserait

\$3.23. Même en mettant les choses au pire, je ne puis concevoir que le Pacifique-Canadien imposerait le taux net de cinquième catégorie à Vancouver. Je ne crois pas du tout qu'il changerait les taux transcontinentaux tant qu'il n'y sera pas poussé par d'impérieux motifs économiques. A moins qu'il ne le fasse délibérément afin de garder les taux intermédiaires à un niveau modérément élevé.

Voilà l'idée que je veux faire ressortir. Prenons l'exemple d'une simple hache. Durant les huit années de 1933 à 1940, un grossiste de Vancouver pouvait faire venir un chargement de haches en payant la moitié des frais de transport que l'on exigeait pour la même voiturée à Edmonton ; aujourd'hui nous constatons qu'il faut payer \$3.23 pour faire venir du lait en boîtes depuis l'Ontario jusqu'à Edmonton, alors que Vancouver, en pareil cas, ne paie que \$1.57.

C'est en raison de l'injustice flagrante que comporte la violation du règlement des longs et courts trajets sur le trafic transcontinental, à laquelle j'ai fait allusion, que la Commission Turgeon a fait la recommandation que le ministre des Transports a fidèlement reproduite dans l'article 332B.

Tel est le côté négatif de la question, tendant à défendre l'article contre les attaques du Pacifique-Canadien. Considérons maintenant l'aspect positif et faisons quelques observations d'ordre général. Je crois qu'il importe particulièrement au Comité de savoir que les longs et courts trajets ne présentent aucune difficulté en ce qui a trait au trafic transcontinental aux États-Unis. Pendant trente années, une des conditions inhérentes au barème des tarifs transcontinentaux aux États-Unis voulait qu'aucun point intermédiaire n'ait à payer un taux plus élevé que celui exigé aux terminus côtiers, donc sûrement pas un tiers de plus. Autrement dit, si le taux exigé de Cleveland ou Pittsburg à San Francisco est de \$1.50, des villes telles que Salt-Lake-City, Ogden, Reno et Omaha paieront \$1.50 et rien de plus. Et il faut se rappeler que certains chemins de fer américains qui transportent les marchandises d'un océan à l'autre sont de ceux dont le trafic est pour ainsi dire entièrement transcontinental dont les terminus se trouvent à ce qu'on appelle les points intermédiaires. Les lignes Union Pacific partent de Council Bluffs (Iowa) et ont leur terminus à Ogden (Utah).

Je ne crois pas pouvoir résumer avec grande précision devant vous l'effet économique que produirait le maintien du traitement discriminatoire dont nous avons souffert pendant tant d'années en matière de longs et courts trajets, mais je peux et je vais vous parler des conditions qui règnent dans la région des États-Unis qui s'étend entre les montagnes — Spokane, Salt Lake City et Coeur-d'Alene, ainsi que d'autres villes qui ont bénéficié du règlement d'application de l'*Interstate Commerce Act* relativement aux longs et courts trajets ; depuis 15 ou 20 ans, ces villes ont grandi et prospéré en raison de ce fait.

Qu'on me permette cette remarque, messieurs : c'est un fait que les gens de l'Alberta, les hommes d'affaires de cette province, ont constamment à l'esprit l'exemple des États-Unis où les chemins de fer, en application de la loi et des directives de l'*Interstate Commerce Commission*, sont tenus de n'exiger rien de plus d'un endroit intermédiaire que d'un endroit sur la côte. Il est donc difficile, pour nos gens de l'Alberta, de comprendre pourquoi des villes situées géographiquement en ligne directe au sud de Calgary puissent être soulagées du traitement discriminatoire pour les longs et courts trajets — car il s'agit bien de discrimination si l'on n'y apporte aucun soulagement — alors qu'eux doivent payer des taux qui représentent, dans le cas des conserves, 205 fois, pardon, 205 p. 100 du tarif côtier.

Selon toute apparence, c'est une théorie acceptée depuis très longtemps qu'il serait tout à fait injustifiable d'enfreindre le règlement des longs et courts trajets sur le trafic transcontinental. Le Pacifique-Canadien n'a soumis à la Commission royale aucune preuve tendant à prouver que les voituriers américains ne peuvent pas opérer à profit s'ils exigent aux points intermédiaires un tarif semblable au tarif de concurrence de la côte. L'article 332B proposé ne demande pas aux chemins de fer de transporter les denrées aux points intermédiaires au même taux que le terminus côtier, comme aux États-Unis. Au contraire, il permet aux compagnies ferroviaires de continuer à enfreindre le règlement des longs et courts trajets et à imposer aux points intermédiaires, situés à des centaines de milles de moins, 133 1/3 p. 100 du taux exigé au terminus côtier.

Jusqu'à présent j'ai traité cette question du point de vue des chemins de fer. En ce qui concerne les expéditeurs et destinataires de marchandises sur la côte ouest, ceux-ci ont un moyen efficace d'éviter les conséquences d'une augmentation des taux transcontinentaux. Ainsi qu'on nous l'a souvent répété, le trafic par eau de Vancouver au Saint-Laurent, actuellement inactif, offre une concurrence possible et le trafic de navigation se mettrait sans doute rapidement à la disposition du littoral occidental si les chemins de fer manquaient de prévoyance au point d'augmenter le barème actuel des taux transcontinentaux.

Comme je l'ai dit, j'ai consacré presque toutes mes remarques à une critique du Pacifique-Canadien et j'avais en ce faisant une excellente raison, car cette critique se trouvait à ma disposition dans la transcription. J'ai maintenant pris connaissance de l'opinion du Manitoba en la matière, mais je ne sais pas encore ce que dira là-dessus mon ami, M. Frazier. Passons brièvement à l'exposé du Manitoba; l'exposé de faits de M. Shepard était simple et facile à comprendre. Ce témoin estime que le distributeur de Winnipeg est avantage par rapport à celui d'Edmonton en raison de cet obstacle qui se dresse devant le distributeur d'Edmonton en ce qui concerne un endroit tel que North Battleford, et il prétend que cet avantage doit être maintenu et que la loi, si elle supprimait cet avantage, lui causerait un grand préjudice. Alors, messieurs, examinons la situation à Battleford. Je remercie donc mon ami de nous avoir cité un exemple parfait. Consultante un horaire ordinaire de voyageurs pour trouver la distance en milles d'Edmonton à Battleford, je constate que la distance est de 254 milles. J'ai découvert trois parcours milliaires de Winnipeg à Battleford: ils sont respectivement de 607 milles si vous atteignez Battleford via Regina et Saskatoon; 686 milles par Dauphin et Prince-Albert, et 605 milles, par Melville (Saskatchewan) et Biggar. Je désire traiter de ce sujet avec tout le sérieux possible et je n'ai pas besoin de dire que la question est d'importance vitale pour nous, de l'Alberta; il faut tout de même que Winnipeg se rende compte qu'Edmonton a depuis longtemps cessé d'être une banlieue de Winnipeg.

QUELQUES VOIX : Bravo !

LE TÉMOIN : Edmonton est devenue une grande ville. Je n'ai certes pas besoin de m'étendre sur son importance grandissante dans l'économie de l'Ouest canadien. L'exposé de M. Shepard revient à dire que les marchands de Winnipeg devraient continuer à vendre leurs produits métallurgiques à Battleford, bien qu'Edmonton soit située trois fois moins loin que Winnipeg. Ses remarques reviennent à dire : vous pourrez leur vendre votre beurre et vos oeufs. Là encore, ils considèrent Edmonton comme un petit village. Cela revient à dire : n'apportez pas à Battleford vos produits d'acier ou autres de ce genre; vous pouvez y vendre votre beurre et vos oeufs, les choses que

vous cultivez dans votre propre région. Il veut donc nous limiter au commerce des denrées que nous produisons dans le district d'Edmonton.

M. GREEN : Pourquoi n'achetez-vous pas les produits de Vancouver ? Vous pouvez acheter dans cette ville tout ce dont vous avez besoin ?

LE TÉMOIN : J'aurai quelque chose à dire là-dessus plus tard. Pour finir, j'ai un commentaire à faire sur les conclusions de l'exposé de M. Shepard, figurant à la page 8 de son mémoire. Il prétend que cette règle de un et un tiers est défectueuse en ce qu'elle dérange la position concurrentielle établie depuis longtemps du commerce des divers centres de l'Ouest canadien. Eh ! bien, je dirai simplement ceci au Comité : je ne puis croire que le Comité ne convienne avec moi qu'Edmonton a droit au débouché de Battleford, situé à 254 milles de distance, et elle a le droit de distribuer ces marchandises qu'elle reçoit de l'Est canadien ; et ce droit, puis-je ajouter, s'étend à presque toutes les marchandises distribuées dans l'Ouest canadien, sauf quelques-unes en provenance du littoral.

M. Green :

D. Avant de quitter le sujet de l'exposé de M. Shepard sur ce projet, cette mesure aurait-elle pour effet de faire payer à Winnipeg un prix aussi élevé pour obtenir une voiturée d'acier qu'il en coûterait à Edmonton, étant donné l'existence de cette grande section de tarif-marchandise de Winnipeg à Dawson Creek ? Si l'on adopte le plan que vous préconisez, l'acier pourra être expédié à Edmonton en passant directement à Winnipeg, après quoi vous pourrez le diriger sur Battleford et le vendre à cet endroit à un prix inférieur à celui que Winnipeg pourrait fixer, et cela sans même que le chargement soit allé à Edmonton. Est-ce bien cela ? — R. Oui, et c'est précisément de n'avoir pu jusqu'à présent agir de la sorte que nous nous plaignons.

D. Croyez-vous que cette ligne de conduite de votre part soit équitable ? Ces tarifs transcontinentaux nous causent beaucoup de soucis. Est-ce la concurrence qui vous donne droit à cela, ou est-ce que vous y avez droit en raison des bénéfices que vous pourriez retirer au même titre que Winnipeg ? — R. C'est précisément cela.

D. Mais si je comprends bien votre situation à l'heure actuelle, ce projet ferait en sorte qu'il n'en coûterait pas plus cher de transporter une voiturée d'acier d'Hamilton à Edmonton que d'Hamilton à Winnipeg ? — R. Je ne puis dire s'il en sera ainsi.

D. C'est à peu près le même taux. Prétendez-vous qu'une telle situation n'est pas juste ? — R. Enlevez le traitement discriminatoire et vous obtiendrez ce résultat. Il faudrait faire disparaître le traitement discriminatoire et vous imposeriez la règle d'un et un tiers. C'est ainsi que les choses se passeraient.

D. Vous édifiez votre plaidoyer tout entier sur ce qui constitue notre avantage concurrentiel sur le littoral. Vous fondez tout votre raisonnement sur notre avantage en fait de concurrence et vous dites que vous ne perdrez pas ce tarif de concurrence ; donc vous bâtissez toute votre argumentation sur notre tarif de concurrence. — R. Je n'ai pas bâti mon argumentation sur votre tarif. J'ai dit tout simplement que le tarif existe et que tant qu'il existera je n'aurai pas à payer un tarif supérieur en raison du règlement sur les longs et courts trajets, et à présent les chemins de fer pourront imposer une majoration d'un tiers pour le transport aux points intermédiaires. La suppression du traitement discriminatoire permettra à Edmonton de faire de la distribution, prérogative qu'elle aurait dû avoir dans le passé. Winnipeg n'aurait pas pu livrer à Battleford des articles de fer et d'acier si l'on avait mis fin à ce traitement discriminatoire des longs et courts trajets.

D. Mais vous ne prétendez pas que l'acier de l'Est puisse être transporté à Edmonton à aussi bas prix qu'à Winnipeg. C'est l'argument dont vous vous servez. Vous dites qu'une voiturée d'acier sera livrée à Edmonton à aussi bas prix qu'à Winnipeg et que, Battleford étant plus rapproché d'Edmonton, vous pourrez reprendre possession de votre marché. — R. D'après le nouveau règlement, l'acier sera livré à Edmonton à raison d'une fois et un tiers le taux de transport à Vancouver.

D. C'est ce que je dis. Toute votre argumentation n'est pas fondée sur le long ou le court trajet, mais sur le fait que la Colombie-Britannique jouit d'un tarif de concurrence. Toute votre argumentation se maintient ou succombe selon la validité de ce fait. Si, en conséquence de ce bill, nous perdons notre tarif de concurrence, alors nous en souffrirons et vous en souffrirez également, car alors vous reviendrez au tarif milliaire. Vous devrez payer le transport d'après la distance à partir d'Hamilton. — R. Oui, mais la conclusion de mon argumentation est que les chemins de fer, ayant fixé un taux, quel qu'il soit, pour Vancouver, soit à 750 milles plus loin qu'Edmonton, je soutiens qu'ils ne doivent pas enfreindre la règle des longs et courts trajets, nous soutenons qu'ils ne doivent l'enfreindre en aucune façon, mais cette règle le leur permet à raison de 33 $\frac{1}{3}$ p. 100.

D. Mettons les choses autrement. Que diriez-vous si l'on achetait l'acier de Vancouver, si l'on y fabriquait de l'acier, chose que nous devrions pouvoir faire. Si telle était la situation et si les taux que vous préconisez étaient mis en vigueur, alors l'acier serait livré à Winnipeg en passant par Edmonton, et Winnipeg serait en mesure de le revendre à Brandon à prix inférieur au vôtre, en expédiant l'acier d'Edmonton à Brandon. Je veux dire qu'à l'égard des marchandises venant du littoral ouest, vous auriez le pas sur Brandon puisque Edmonton est plus rapprochée de Vancouver. Ce projet que vous préconisez accorde le même tarif à Winnipeg et à Edmonton. — R. Je ne saurais mieux vous répondre qu'en disant que les taux ordinaires sont gradués selon la distance ; pour le trafic venant de l'Est canadien à destination de Vancouver et d'Edmonton, ces taux ne sont pas gradués selon la distance.

M. Laing :

D. N'est-ce pas en conséquence de la disposition relative au relèvement de 1 $\frac{1}{3}$ que se produira un déclin des grands centres de distribution, et que cela vous permettra, d'ici quelque temps, de consigner cette wagnonnée d'acier en question à Battleford, entre Winnipeg et Edmonton ? — R. Une consignation de marchandises venant de l'Est ?

D. Oui. — R. Si les gens de Battleford ont les moyens d'acheter par wagnonnées.

D. Cette disposition de 1 $\frac{1}{3}$ n'aura-t-elle pas cet effet ? Ne se produira-t-il pas un déclin de vos grands centres de distribution ? — R. Je n'appréhende pas cette conséquence.

D. L'acier n'est pas un bon exemple, vu que tant d'autres produits peuvent être commandés par voiturées sous le régime des nouveaux tarifs et qui ne pouvaient être utilisés antérieurement. — R. Je ne plaide pas ici la cause d'Edmonton, car les gens de cette ville viendront témoigner la semaine prochaine. Je demande simplement justice pour les consommateurs de l'Alberta, qui ont payé des sommes excessives pendant de longues années.

M. Green :

D. N'est-il pas vrai que chaque province bénéficie de tel ou tel genre de trafic ? Vous réalisez un bénéfice sur votre blé ; la loi vous garantit ce

bénéfice. Sur le littoral, nous réalisons un bénéfice grâce à ces tarifs transcontinentaux qui ne représentent pas un très fort pourcentage d'affaires selon toute apparence, mais nous jouissons de cette protection. Il se peut que nous soyons en meilleure position que vous, mais vous êtes d'autre part mieux placés que nous quant aux taux sur le grain, que personne ne cherche, que je sache, à faire augmenter. Par contre, nous craignons que le bill, dans sa forme actuelle, éliminera nos tarifs transcontinentaux et nous ne nous expliquons pas votre attitude. — R. Je sais que telle est votre attitude, vous craignez de perdre ces taux et c'est précisément l'attitude prise par M. Evans dans son témoignage de l'autre jour.

D. N'avons-nous pas lieu d'être inquiets ? — R. Non, je ne le crois pas. Je ne crois pas que vous puissiez jamais comparer votre cas à celui de la Saskatchewan et de l'Alberta qui ont été injustement traitées durant tant d'années. Après tout, M. Evans parle au nom du Pacifique-Canadien...

D. Quel pourcentage de votre trafic-marchandises est visé par ces taux transcontinentaux en Alberta ? — R. Je ne saurais dire.

D. Il doit sûrement se trouver quelqu'un qui sache quel pourcentage de trafic sera visé par les taux transcontinentaux en Alberta.

LE PRÉSIDENT : J'ai demandé ce renseignement l'autre jour et le Pacifique-Canadien ne pouvait pas nous le donner. J'ai posé la même question à M. Evans qui n'a pu me répondre.

M. GREEN : Si je ne me trompe, M. Evans a déposé un état indiquant que le trafic qui serait atteint par la péréquation...

LE PRÉSIDENT : Si vous ne pouvez pas trouver votre copie, j'en ai une ici.

M. GREEN : Non, mais j'aimerais avoir quelque idée du pourcentage du trafic de l'Alberta auquel les tarifs transcontinentaux porteraient atteinte.

L'HON. M. CHEVRIER : J'ai posé la même question que le président, en plus de m'informer du trafic aux tarifs intermédiaires, mais le Pacifique-Canadien n'a pas pu me procurer ces renseignements.

LE TÉMOIN : Avant de clore la question du Manitoba et les courtes remarques au sujet des gens de la Colombie britannique, je désire traiter brièvement de la question que M. Mutch a posée à M. Shepard ce matin. M. Shepard a convenu avec M. Mutch que si le Pacifique-Canadien était tenu d'accepter — nous ne considérons ici qu'un seul taux — était tenu par la loi d'accepter \$2.09 à Calgary et à Edmonton, alors qu'il touche actuellement \$3.23 ou \$2.97, suivant le poids de la voiturée, cela provoquerait une augmentation des taux dans le territoire intermédiaire. Or je veux faire remarquer ceci : il s'ensuivra certainement une diminution de revenu à ce taux en particulier, mais alors, cette perte de revenu est sans importance. Les tarifs-marchandises ne montent pas par suite d'une perte de taux. MM. Evans et Jefferson, s'ils se présentaient devant la Commission des transports, ne pourraient pas obtenir une augmentation de ce taux de \$2.09 du fait qu'ils exigeaient déjà \$3.23. Cela va sans dire. Ils ne peuvent obtenir une augmentation de taux qu'à la suite d'une ordonnance de la Commission des transports, et ce relèvement ne serait accordé que s'ils pouvaient en établir la nécessité financière ; s'ils réussissaient à prouver ce besoin ils obtiendraient une augmentation générale. Je ne me soustrais donc pas à la question posée par M. Mutch, car, ceci posé, je vais maintenant examiner l'autre aspect de la question. A supposer qu'il y ait perte de revenu, il faudrait que cette perte soit générale et porte sur l'exploitation entière du Pacifique-Canadien. En présentant une demande de relèvement à la Commission des transports, il faudrait que le chemin de fer établisse qu'il y a eu perte générale de revenus ; cette Commission viendrait

alors à son secours sous forme d'un relèvement général de tous les taux. Par conséquent, nos tarifs à Edmonton et Calgary, après avoir été diminués, seraient relevés de la même manière que les taux à Winnipeg et ailleurs au Canada.

M. Green :

D. Toute votre argumentation, encore une fois, se fonde sur nos tarifs de concurrence. — R. Que voulez-vous dire au juste, monsieur Green ?

D. Si nous perdons nos tarifs de concurrence, alors vous n'obtiendrez pas ce que vous recherchez, vous aurez à payer des frais de transport plus élevés que Winnipeg si les taux sont placés sur la base milliaire depuis l'Est canadien. Vous serez en plus mauvaise posture qu'avant. — R. Tout dépend de l'acceptation par le Pacifique-Canadien de cette mesure législative et de son application.

D. Les deux compagnies ferroviaires sont absolument libres à cet égard. La Commission des transports n'a rien à y voir. — R. Le National-Canadien vous a dit, messieurs, qu'il ne craignait pas cette mesure et pensait pouvoir la mettre en application ; c'est du moins ce qui ressortait des brefs commentaires de M. O'Donnell.

M. GREEN : Personne n'a dit cela. Si j'ai bien compris, le National-Canadien n'avait aucune observation à adresser au Comité à ce moment-là.

L'HON. M. CHEVRIER : Monsieur Green, à votre place je ne m'inquiétera pas trop du National-Canadien.

M. JOHNSTON : Ni de la diminution des tarifs transcontinentaux.

LE TÉMOIN : J'ai à faire une autre remarque qui s'apparente à la question. Nous voulons la péréquation des taux de l'Est et de l'Ouest. Nous voulons la péréquation des tarifs de distribution, particulièrement dans l'Ouest canadien où ils sont plus élevés qu'en Ontario. Cela représentera une perte de revenus. Je vais vous citer quelques exemples que j'ai recueillis l'autre jour. Il y a une différence passablement marquée entre le tarif à partir de Winnipeg et le tarif à partir de Hamilton ou Toronto. Il y aurait donc là également une perte de revenus. Les chemins de fer ne peuvent augmenter les tarifs que s'ils peuvent démontrer à la Commission des transports qu'il y a une perte de revenu, mais une perte générale.

M. MUTCH : Puis-je vous interrompre un moment ? Si la crainte que j'entretenais au début et que M. Green a rappelée ne se réalise pas, je vous concéderai que les chemins de fer ne cherchent pas à redresser leur situation en matière de revenu sans en faire la demande à la Commission des transports. Je suis de ceux qui ne croient pas qu'il existe un tarif de concurrence par eau entre Toronto et Vancouver. Il faudra qu'on m'en donne la preuve. Bien que j'en aie une faible idée, j'aimerais savoir avec précision quelle proportion de ce genre de transport provient de la région de Toronto.

Néanmoins, laissant ce sujet pour un moment, je vais vous dire que la crainte que j'entretenais ce matin — crainte que vous n'avez pas dissipée — était que s'il y a une perte de revenu, il y aura automatiquement augmentation à Vancouver sans que permission soit demandée — et alors ce taux intermédiaire de un et un tiers se fonde là-dessus.

LE TÉMOIN : Il serait peut-être préférable que les gens plus spécialisés que moi en matière de tarifs-marchandises répondent à cette question. Je suis convaincu que les préposés au trafic du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien, ou même le conseiller du Comité en matière de trafic, — le Comité dispose réellement d'un semblable conseiller, — pourraient répondre. Il ne peut pas se produire une augmentation de ce genre du jour au lendemain

en ce qui concerne le niveau général des taux. Cela ne peut se faire qu'au moyen d'une ordonnance de la Commission des transports, autorisant le relèvement après preuve donnée du besoin réel.

M. GREEN : Alors ce serait le tarif de concurrence...

LE TÉMOIN : Pas du tout.

M. GREEN : C'est un tarif de concurrence ?

LE TÉMOIN : M. Mutch craignait qu'il y eût augmentation des tarifs intermédiaires par suite de la baisse des revenus.

M. Mutch :

D. Je ne me suis peut-être pas exprimé clairement. Je songeais à la situation qui résulterait d'une réduction de \$2.97 à \$2.09, par exemple ; j'ai pensé que le chemin de fer pourrait, et j'imagine que ce serait possible, porter le taux à Vancouver de \$1.57 à \$2, par là-même relevant le taux à Edmonton de un et un tiers de la différence. — R. Je comprends, monsieur Mutch. Autrement dit, ces gens pourraient reviser leurs taux de tarif transcontinental, comme ils le font continuellement.

D. La raison pour laquelle j'entretiens cette crainte, c'est que je suis un de ces sceptiques qui ne croient pas beaucoup au taux de concurrence par eau depuis les provinces Centrales jusqu'à Vancouver. Je crois que les chemins de fer peuvent facilement augmenter leur taux depuis Vancouver. — R. Il n'est pas douteux que nous, de l'Alberta, sommes sujets à une augmentation du taux de transport transcontinental. M. Jefferson peut fort bien, ce soir même, porter le taux de \$1.57 à \$3.23. Voilà le risque qu'il nous faut courir.

D. J'espère que ma remarque à l'effet que je ne vois pas de signification dans son tarif de concurrence ne lui apparaîtra pas comme un encouragement.

M. BROOKS : Cela ne porterait-il pas le service des navires à reprendre son activité ?

LE TÉMOIN : Oui, et à cause de cela je ne crois pas que le Pacifique-Canadien réagisse de cette façon, et nous constaterons, lorsque la fumée de la bataille se sera dissipée, que les tarifs de taux transcontinentaux resteront les mêmes.

M. Green :

D. N'est-il pas évident que les chemins de fer seront perdants si la règle du un et un tiers est appliquée ? — R. Non, on ne peut affirmer cela. Ils sont perdants chaque fois qu'ils réduisent...

D. Vos taux seront réduits ? — R. Oui.

D. Cela revient à dire qu'ils vont perdre à ces taux réduits. Maintenant, quels taux seront relevés en compensation ? — R. Voilà le point que je veux discuter avec vous. Je conviens qu'il y aura une différence d'un dollar entre \$3.23 et \$2.09.

M. LOW : Autrement dit, ils ne retireront pas autant d'argent de nous qu'auparavant.

LE TÉMOIN : C'est possible quant à ce taux en particulier. Envisageons la chose à votre point de vue : Ce qu'ils perdront, — je ne sais à combien de cents cela s'élèvera, j'aurais dû demander à M. Morrison, — se chiffrera à quelques cents. Mais cela n'est pas important. Pour ce qui est d'une augmentation des tarifs-marchandises, ils ne peuvent être accrus que s'il y a eu baisse générale des affaires du chemin de fer.

M. GREEN : Personne n'est assez naïf pour penser que les chemins de fer vont accepter de perdre à ce changement, j'espère ? S'ils sont obligés de baisser votre tarif, alors le tarif d'un autre devra monter. C'est le simple bon sens.

M. JOHNSTON : Voulez-vous que nous continuions à payer le tarif actuel ?

M. GREEN : Cette conclusion est évidente.

LE TÉMOIN : Mais, monsieur Green, je crois que la seule différence entre nous est...

M. GREEN : Vous ne croyez pas que les chemins de fer vont accepter cette réduction sans mot dire et sacrifier ce revenu. La Commission des transports leur a accordé jusqu'à présent une hausse de revenus et, d'ici à une semaine ou deux, ils vont demander une nouvelle hausse de revenus. Tant qu'ils ne dépassent pas le montant alloué par la Commission des transports, aucune loi ne les oblige à accepter une diminution de taux.

LE PRÉSIDENT : Afin de tirer au clair cette argumentation et d'en finir, ai-je bien compris, monsieur Green, qu'à votre avis il est à craindre que les taux transcontinentaux seront augmentés en conséquence de la présente mesure législative ?

M. GREEN : Je ne sais si on les augmentera, mais je dois dire...

LE PRÉSIDENT : Vous craignez qu'on vienne à les augmenter ?

M. GREEN : Oui, ou encore on peut les supprimer entièrement.

LE PRÉSIDENT : Alors la situation ne se résume-t-elle pas à ceci : en certains cas vous avez bénéficié d'un taux qui n'est pas plus élevé que la moitié du taux à Calgary ? Et vous pensez que le traitement privilégié dont vous jouissez actuellement ne doit pas être modifié afin que Calgary obtienne un redressement de taux ?

M. MUTCH : Voilà qui simplifie un peu trop les choses.

QUELQUES VOIX : Oh ! Oh !

M. GREEN : Nous croyons, monsieur le président, que votre province ainsi que la province de Québec jouissent d'avantages inéquitables beaucoup plus grands que partout ailleurs, et voilà qu'actuellement 8 provinces se font la lutte alors que ce bill ne contient presque rien pour parer à la situation réelle qui se résume au fait que le Québec et l'Ontario n'ont pas à payer une proportion équitable des tarifs-marchandises au Canada par suite des avantages qu'ils retirent de la concurrence.

LE PRÉSIDENT : Vous pouvez parler des taux dans l'Ontario et le Québec, mais je vous saurais gré de laisser Calgary hors de cause, car cette ville a payé le double de ce qu'elle aurait dû payer comparativement à votre taux.

M. Laing :

D. Il est un point ici que j'aimerais éclaircir, monsieur Frawley. Si je comprends bien, vous êtes satisfait du taux intermédiaire de un et un tiers pour cent ? — R. Je ne le suis pas, mais n'en souffre pas non plus.

D. Depuis le début de votre témoignage, il m'a semblé que c'était la seule chose qui vous semblait acceptable. Vous admettez que votre taux de un et un tiers, quel qu'il soit, dépend complètement du taux imposé par voie navigable, par transport sur le canal ? — R. Oui, c'est un et un tiers de ce taux.

D. De sorte que si le taux de \$1 imposé par eau devenait \$3, vous l'auriez à \$1.33, mais il s'élèverait à \$4 avec l'augmentation ? — R. Oui.

D. Ainsi le taux imposé pour le transport par eau vous intéresse, vous avez le même intérêt que nous à Vancouver de maintenir le taux imposé de transport par eau, tout autant que nous ? — R. Oui, j'espère vraiment que ce taux de Vancouver restera en vigueur, car c'est ce qui apportera le plus de soulagement aux gens de ma région ; du moins, le présent bill élimine le traitement discriminatoire, ce qui est un grand bienfait en soi.

D. J'ai toujours eu la conviction que nous avons dans notre pays un très grave problème ferroviaire et que nous devons soutenir les chemins de fer. J'ai toujours pensé qu'il fallait trouver tel montant de revenu pour les chemins de fer. J'ai cru que c'était le but de la Commission des transports d'obtenir ces revenus aussi équitablement que possible de la population canadienne tout entière, — et j'espère que tel est le but visé. — R. Oui.

D. J'ai cru comprendre que vous étiez un peu sévère à l'égard des chemins de fer, que vous les avez peut-être jugés injustes envers le public dans le passé.

M. Low : Je prétends qu'ils l'ont été.

M. LAING : A mon avis, ils ont rendu un grand service ; nous avons encore l'obligation de soutenir les chemins de fer, de les empêcher de sombrer dans les dettes et de répartir leur revenu sur la base la plus équitable possible. C'est à nous d'y voir. Je voulais simplement savoir si vous aviez le même intérêt que la ville de Vancouver à l'égard du taux transcontinental de transport par eau.

LE TÉMOIN : Je le crois. Je ne demande pas mieux que de maintenir ce taux en vigueur.

M. GREEN : On vous accorde des taux plus favorables en raison de ce taux transcontinental, du taux de concurrence par eau. Vous ne payez que \$2.97 et, si ce taux de concurrence par eau n'était pas là, vous paieriez \$3.23 ?

LE TÉMOIN : Oui, je sais, monsieur Green. Je sais que vous me rappelez cela le plus sérieusement du monde, mais j'en ai entendu parler si souvent durant les délibérations de la Commission royale et celles de la Commission des transports. Vous ne m'en voudrez pas, j'espère, si je vous dis que les gens de l'Alberta se sentent piqués au vif quand vous représentez cela comme étant un avantage. Ce trafic passe tout droit à Calgary, traverse les montagnes jusqu'à Vancouver et revient à Calgary, et grâce à cette grotesque situation on nous accorde le taux de Vancouver.

M. Byrne :

D. J'aurais une question à vous poser, monsieur Frawley. Je crois que la question vous a déjà été posée, mais je n'ai pas entendu la réponse. Savez-vous quelle quantité de trafic traversant l'Alberta est visée par le taux transcontinental ? — R. Non.

D. Vous avez assisté à un bon nombre de séances de la Commission royale ; il me semble donc que vous devriez posséder ce renseignement. — R. Nous n'avons aucun moyen d'analyser de cette façon les archives de la compagnie ferroviaire. Je ne crois pas que ce calcul ait jamais été fait. Le président et le ministre ont posé la même question, mais les représentants des chemins de fer n'ont pu y répondre.

D. Et maintenant auriez-vous quelque renseignement sur l'effet que produisent les taux dits du Nid-de-Corbeau sur la province de l'Alberta, par comparaison entre l'Alberta et la Colombie-Britannique ? — R. Vous voulez dire l'avantage qui nous en échoit ?

D. Oui. — R. Je ne pense pas que personne ait là-dessus des renseignements détaillés.

M. MUTCH : Quels qu'aient pu être ces avantages, nous les avons bien repayés.

LE PRÉSIDENT : Continuez, je vous prie.

LE TÉMOIN : Il ne me reste plus qu'une courte observation à faire en ce qui concerne la Colombie-Britannique. On a attiré mon attention sur le fait que la *British Columbia Cannery Association* a distribué des circulaires aux membres du Parlement — je ne saurais dire si elle l'a fait ou non — et d'ailleurs cela ne me regarde peut-être pas.

Si j'ai bien compris, il ressort de la preuve apportée par cette association que le bill et l'application de la règle de un et un tiers feront perdre aux conserveurs de la Colombie-Britannique le territoire de l'Alberta qu'ils approvisionnent à l'heure actuelle, et qu'ils permettront aux conserveurs de l'Est d'envahir ce marché, car alors nous commanderions nos conserves dans l'Est.

Donc l'intérêt de la *British Columbia Cannery Association* est que nos taux demeurent inchangés, qu'ils restent au niveau élevé que j'ai discuté avec vous afin que les conserveurs colombiens puissent empêcher ceux de l'Est de pénétrer en Alberta. Mais dans tout cela on n'a pas du tout songé au consommateur de l'Alberta qui achète ces conserves et doit payer des taux élevés afin que notre marché demeure entre les mains des conserveurs de la Colombie-Britannique.

Mais il y a autre chose : nous disposons, dans le sud de l'Alberta, d'une petite conserverie progressive qui se démène pour survivre. Ces gens ont dit à la Commission royale et à la Commission des transports que le traitement discriminatoire que représentent les taux transcontinentaux des longs et courts trajets les empêche d'exploiter le profitable marché côtier des denrées en conserve, des fruits et légumes, parce que les gens de l'Est passent tout droit aux taux transcontinentaux.

M. Green :

D. Ne trouvez-vous pas juste que les conserveurs de l'Est devraient pouvoir expédier leurs denrées en conserve à Edmonton à aussi bon marché que ceux de l'Ouest ?

LE PRÉSIDENT : A la suite d'une mesure législative nationale ?

LE TÉMOIN : Le conserveur de Colombie-Britannique ne nous accorde pas un meilleur traitement. Il ne fait que parer à la concurrence à laquelle le conserveur de l'Est doit faire face à Calgary. Si seulement ils nous donnaient l'avantage, mais ils ne le font pas !

Je suis rendu au bout de mes observations concernant les taux transcontinentaux. Le seul autre article que je désire commenter est l'article 18, qui prévoit le versement annuel de 7 millions de dollars à même le trésor fédéral.

Je n'ai pas vu la rédaction définitive de cet article, mais je désire affirmer qu'il réalisera pleinement, je pense, l'intention exprimée par la Commission royale sur ce sujet, et que les versements effectués par le Trésor fédéral devraient avoir un effet sur les taux de transport des marchandises d'est en ouest et vice versa.

On a quelque peu discuté ce matin la question de l'impôt sur le revenu. Le président semblait croire que la tâche du Comité était de voir à ce que l'apport de ces sept millions de dollars soit interprété comme visant à réduire les tarifs-marchandises ; ensuite, si l'on procédait convenablement et minutieusement, il n'y aurait pas d'augmentation du profit net, et, par conséquent,

on n'aurait pas à verser d'impôt sur le revenu. Voilà une situation avantageuse à laquelle je donne ma pleine approbation et j'espère qu'on y parviendra.

Le Comité se rend compte, bien entendu, de ce que signifie l'impôt sur le revenu. M. MacPherson en a parlé brièvement ce matin. Je me contenterai d'attirer votre attention sur un passage du jugement rendu par la Commission des transports dans la première cause, celle des 21 p. 100, où elle a constaté un revenu déficitaire de 19 millions de dollars. Toutefois les Commissaires se sont empressés de dire qu'ils accorderaient au Pacifique-Canadien 30 millions de dollars afin d'aider cette compagnie à payer l'impôt sur le revenu sur ce déficit de 19 millions.

Voilà des questions sérieuses dont il nous a fallu entendre la discussion du commencement à la fin, et j'espère qu'on trouvera une solution qui nous permette de bénéficier des 7 millions sans qu'il en soit retranché 40 p. 100.

Pour terminer, je n'ai qu'un vœu à formuler au Comité en ce qui concerne le bill No 12. Mais avant de passer à la conclusion, je m'associe aux remarques qui ont été faites par MM. Shepard et MacPherson en ce qui a trait à la situation dans les Maritimes.

Je représente ici la province de l'Alberta. Les provinces Maritimes ont été représentées avec compétence par mes amis, MM. Smith et Matheson. Lorsque les provinces Maritimes seront représentées devant la Commission des transports, j'aimerais bien, puisque je dois aussi m'y présenter afin de savoir quels seront les véritables résultats de cette loi, que MM. Smith et Matheson soient au moins en mesure de dire à la Commission des transports qu'ils veulent conserver leur position de toujours. Et si le bill les empêche effectivement de demander même à la Commission des transports de maintenir leur position historique, alors, d'accord avec MM. Shepard et MacPherson, je serai convaincu que le bill met la situation au clair.

Maintenant, j'ai un vœu très simple à formuler concernant le bill No 12. Je me rends compte que le Parlement canadien peut accepter ou rejeter la totalité ou une partie du rapport. Durant tout ce débat, on a dit qu'après tout le Comité a tout pouvoir. On sait que le Parlement a tout pouvoir. Mais je suis convaincu que le Comité ne recommanderait pas une modification importante de ce bill à moins d'être unanimement d'avis que c'est la meilleure ligne de conduite à tenir.

Le personnel de la Commission royale et la qualité de ses conseillers ainsi que le temps consacré à écouter les deux aspects du problème sont sûrement des motifs sérieux qui influenceront sur votre décision d'appuyer le bill qui mettra en vigueur leurs recommandations. Merci infiniment, messieurs.

M. Mutch :

D. Avant de vous asseoir, monsieur Frawley, j'ai une question à vous poser. Au début de l'après-midi, à la suite d'une remarque portant sur l'effet que produira le bill sur l'amélioration de la situation en Alberta, vous avez dit — je ne saurais dire si vous parliez sérieusement — que l'Alberta commencerait à jouir de tous les avantages qui étaient jusqu'à présent dévolus aux provinces Centrales en fait de transport ferroviaire. J'ai l'impression que tel pourrait être précisément le résultat obtenu si le bill est adopté dans sa forme actuelle. Je vous ferai remarquer que ceux d'entre nous qui occupent le centre du pays ne seront pas plus avancés d'adresser leurs félicitations à la province passablement prospère de l'Alberta qu'ils ne l'ont été de les présenter aux provinces Centrales. Si nous cherchons à obtenir une uniformité de taux, il ne faut pas, à mon sens, que cela revienne à transférer le fardeau d'une région à une autre, imposer à l'une une charge dont on soulage une autre. Ai-je bien résumé votre pensée? Êtes-vous d'avis qu'il s'agit ici de

faire passer à l'Alberta un peu des avantages dont jouissent l'Ontario et le Québec ? — R. Pas nécessairement à l'Alberta. La généralité de votre question est assurément une amplification de mes remarques et je sais que c'est en tenant compte de ce fait que vous posez votre question. Il est entendu que la péréquation nous élèvera davantage au rang des provinces Centrales, et la suppression du traitement discriminatoire que représente les longs et courts trajets ne fera que réparer une grave injustice. Toutefois j'ai la conviction que si cette mesure législative nous est plus profitable qu'au Manitoba, c'est que nous avons souffert davantage dans le passé.

D. Se pourrait-il que vous placiez ainsi le Manitoba dans la malheureuse situation dans laquelle vous étiez à l'égard de Vancouver ? — R. Je ne le crois pas. On ne peut tout prévoir. Tout de même, la Commission des transports sera toujours là pour veiller à redresser les torts possibles. Je ne crois pas que Winnipeg ait à résoudre un problème de tarifs-marchandises aussi grave que le nôtre en Alberta et c'est probablement pour cette raison que nous paraissions devoir bénéficier davantage de cette mesure. Question de géographie et de distance.

D. Je ne vois pas quel avantage il y a à transporter le fardeau d'un voisin à l'autre. — R. Pour moi, cela ne se produira pas. Permettez-moi de vous confier deux feuillets qui ne sont que des échantillons des taux de Montréal à Edmonton et Vancouver.

M. JOHNSTON : Monsieur le président, pouvons-nous les verser au compte rendu ?

LE PRÉSIDENT : Nous sommes convenu de lever la séance à 5 h. 30. Etant donné que le témoin a mentionné le nom de M. Evans une cinquantaine de fois, je demanderai aux membres du Comité s'ils ne jugent pas plus convenable d'inviter M. Evans à venir interroger le témoin. Je sais que vous visez à l'impartialité.

M. JOHNSTON : Monsieur le président, en marge de vos remarques, je n'ai personnellement aucune objection à ce que M. Evans vienne encore une fois, mais son nom n'a été mentionné qu'à l'égard du témoignage qu'il a rendu.

Or si vous permettez à M. Evans de revenir, il me semble que vous devez inviter également tous les autres qui ont pris la parole.

LE PRÉSIDENT : Je crois que nous n'en finissons plus en effet ; j'ai seulement pensé que si nous autorisons cet interrogatoire contradictoire, les membres du Comité auraient peut-être une meilleure idée définitive de certains points en litige.

M. JOHNSTON : Tout de même, monsieur le président, si vous établissez un précédent, vous ouvrez la porte aux autres.

M. LOW : La Commission royale a déjà apporté une conclusion à ces arguments. Je ne m'oppose pas à un nouvel interrogatoire de M. Frawley, mais je me souviens parfaitement que M. Evans a souvent fait allusion à M. Frawley et pourtant ni M. Frawley ni aucun d'entre nous n'avons demandé que M. Evans soit interrogé de nouveau.

LE PRÉSIDENT : Je me conformerai au désir du Comité.

M. LOW : Permettez-moi de compléter ma pensée. Il me semble que toute la question a été étudiée à fond par la Commission royale. Ce que nous tâchons de faire ici est de donner suite à ses recommandations, mais nous nous sommes contentés d'étudier le bill à la lumière des recommandations. Nous avons entendu les témoignages et je ne vois pas l'utilité d'un interrogatoire contradictoire.

M. GREEN : Monsieur le président, j'appuie votre idée d'un nouvel interrogatoire. Je ne vois pas pourquoi on hésite à permettre à M. Evans d'interroger le témoin sur certaines de ces questions qui ont été soulevées pour la première fois.

LE PRÉSIDENT : M. Evans s'est levé ; il va probablement résoudre ce dilemme pour nous.

M. EVANS : Monsieur le président, je m'en voudrais de donner à ces délibérations un cachet de poursuite judiciaire ; je demanderai seulement la permission de répondre. Je vous remercie de l'intérêt que vous me manifestez, mais je ne veux pas de lutte ouverte avec M. Frawley.

M. RILEY : Le même geste de courtoisie devrait être répété à l'adresse du *Board of Trade* de Winnipeg et de la Bourse des grains.

LE PRÉSIDENT : Alors, nous en parlerons à la réunion du sous-comité du programme. Je dois dire que j'ai tenu compte des références qui ont été faites et je me suis arrêté à cinquante ; c'est pourquoi il m'a semblé équitable de discuter davantage cette question. Le sous-comité de programme voudra bien se réunir aussitôt après l'ajournement.

M. Byrne :

D. Avant d'appeler M. Evans, j'aimerais poser une autre question à M. Frawley. Plus tôt dans l'après-midi, M. Frawley a déclaré qu'en établissant une comparaison des taux de courts trajets aux États-Unis, ceux-ci étaient inférieurs aux nôtres. Existe-t-il aux États-Unis une subvention fédérale ? — R. Je n'ai jamais eu connaissance d'une telle subvention aux États-Unis. Mais je dois dire qu'en vertu de ce qu'on appelle l'article quatre de l'*I.C.C. Act*, le taux exigible aux points intermédiaires ne doit pas dépasser le taux exigible dans les ports sur le trafic transcontinental.

M. Green :

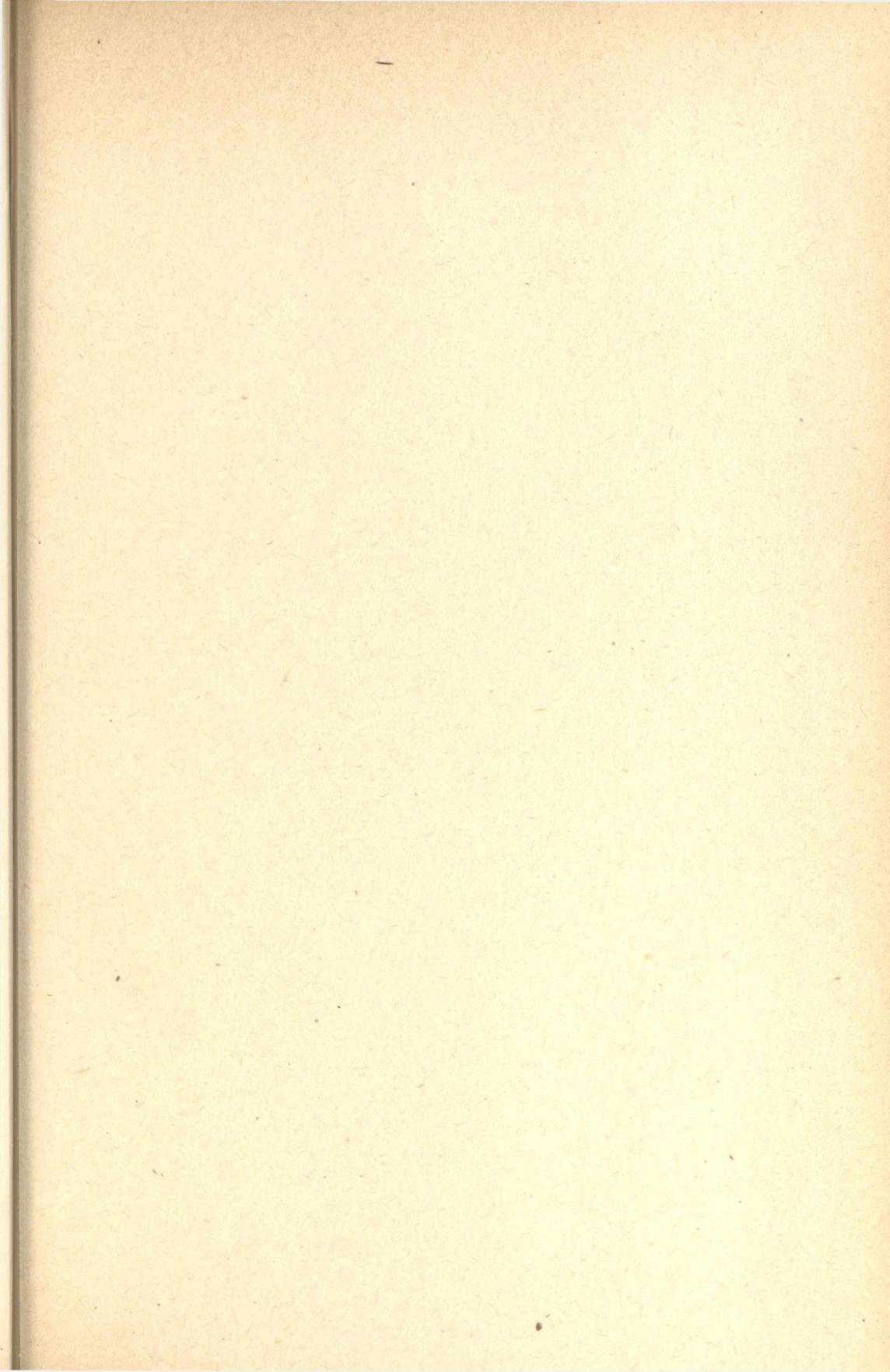
D. Monsieur Frawley, il est un passage de votre exposé que j'aimerais faire éclaircir davantage. A la page 8, vers le milieu de la page, vous dites ceci : Voici comment procède le chemin de fer : en établissant un taux de Toronto à Calgary, la première partie composante du taux est un arbitraire qui reste le même à partir de n'importe quel point dans le triangle Windsor-Sudbury-Montréal.

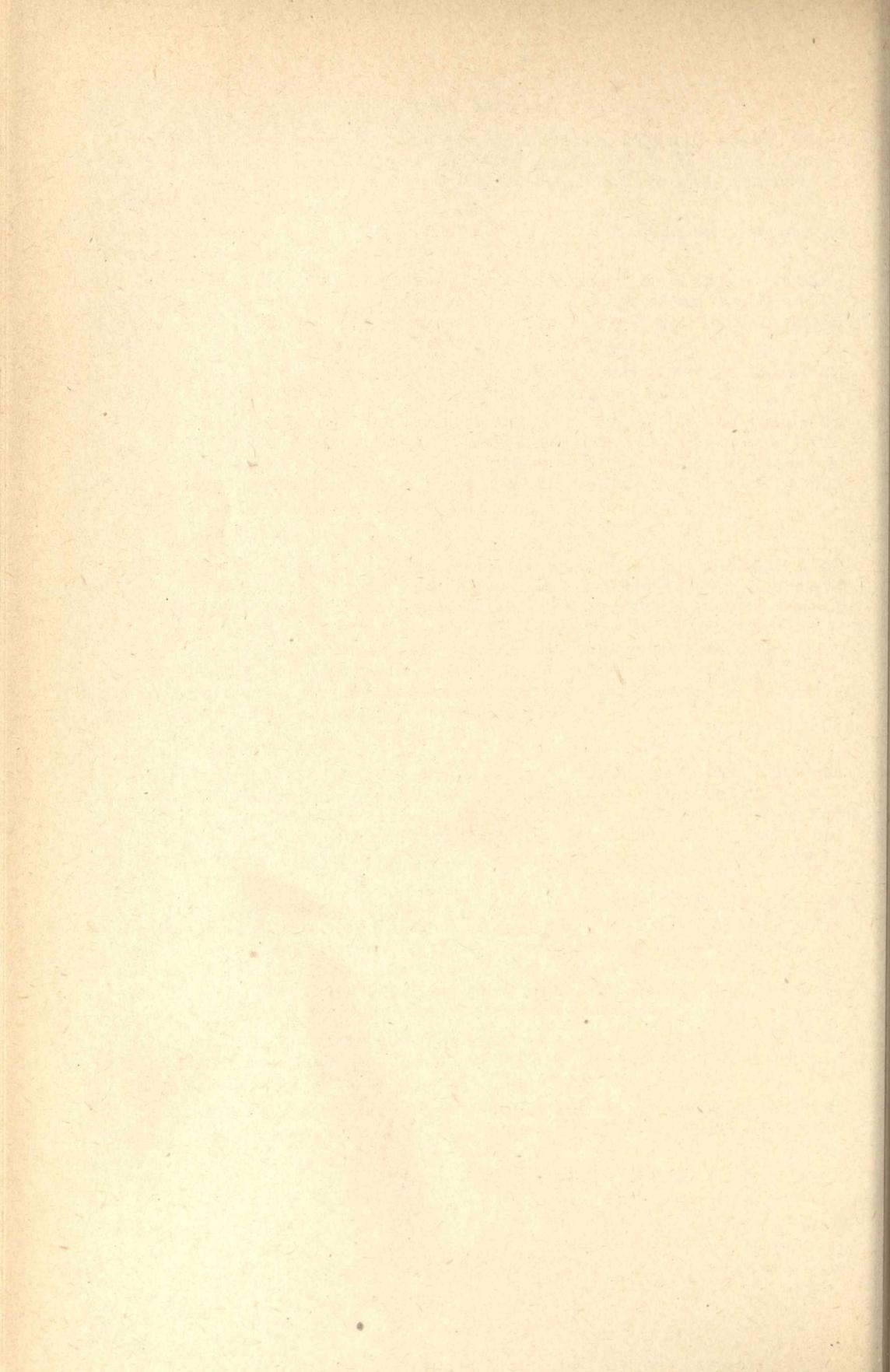
Ensuite vous dites qu'à partir de là il existe un taux complet, fondé sans doute sur le nombre de milles. Mais je n'ai pas très bien saisi dans votre exposé si vous demandez que le taux de Montréal à Fort-William ou de Windsor à Fort-William soit placé sur une base milliaire ? — R. Oui, l'adoption d'une seule échelle uniforme signifierait que nous aurions une base milliaire de Windsor à Edmonton et de Montréal à Edmonton.

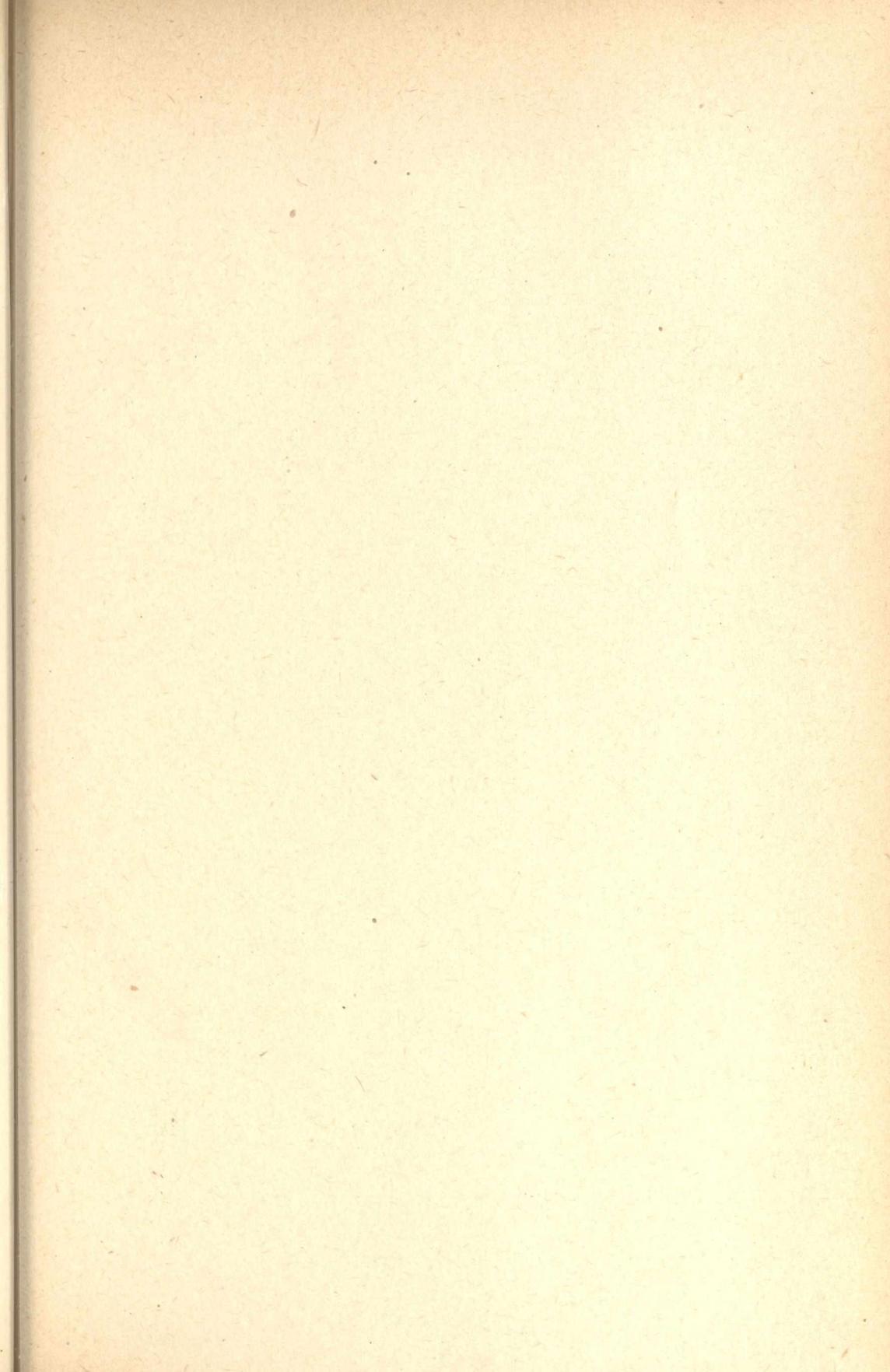
D. Vous dites tout simplement que ces taux de Windsor à Fort-William seraient tous basés sur le nombre de milles ? — R. Oui, et il y aurait une échelle milliaire depuis le point de départ jusqu'au point d'arrivée.

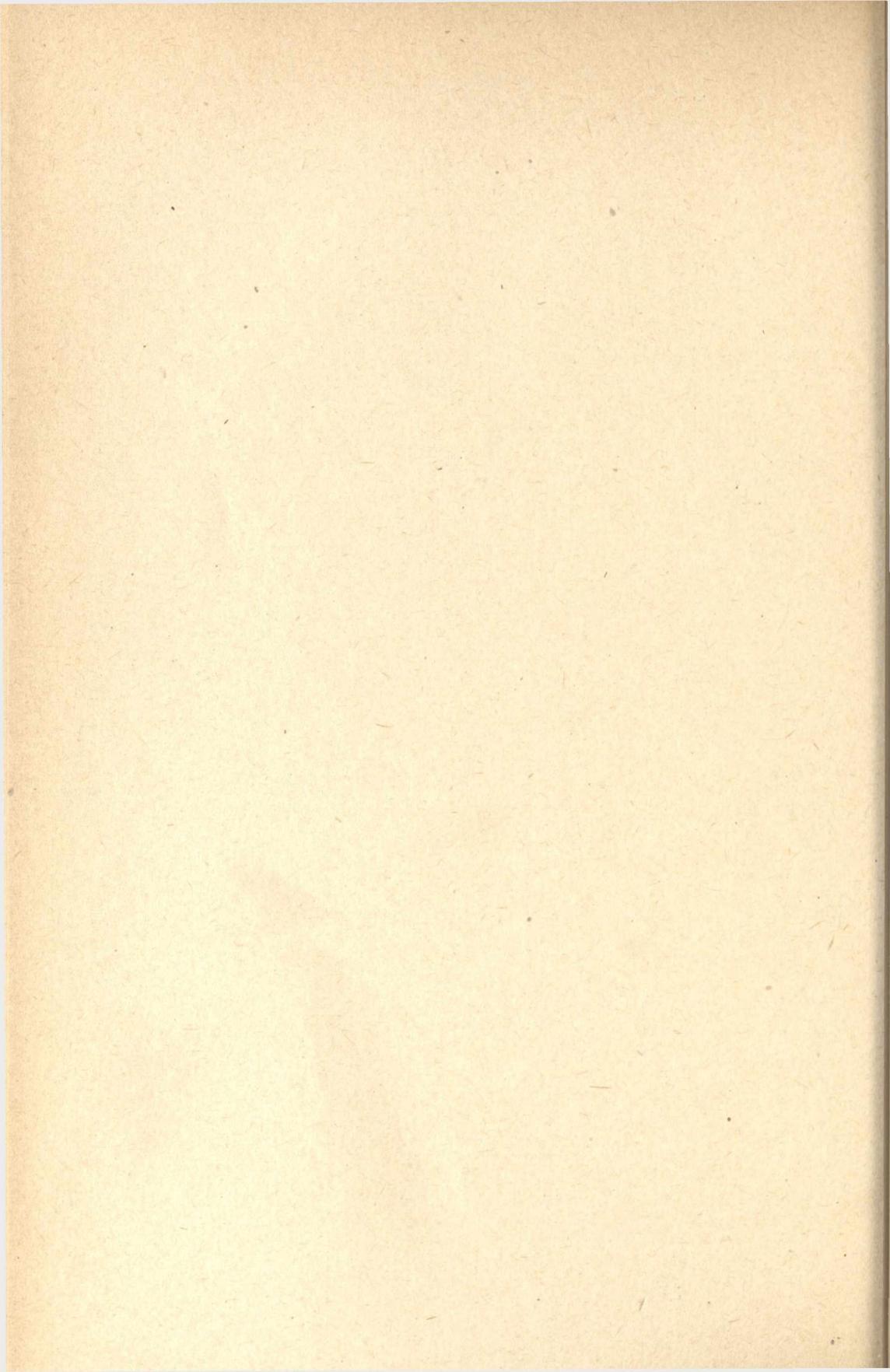
LE PRÉSIDENT : Les membres du sous-comité du programme voudront bien attendre, s'il vous plaît. Nous reviendrons ici à 11 heures demain matin.

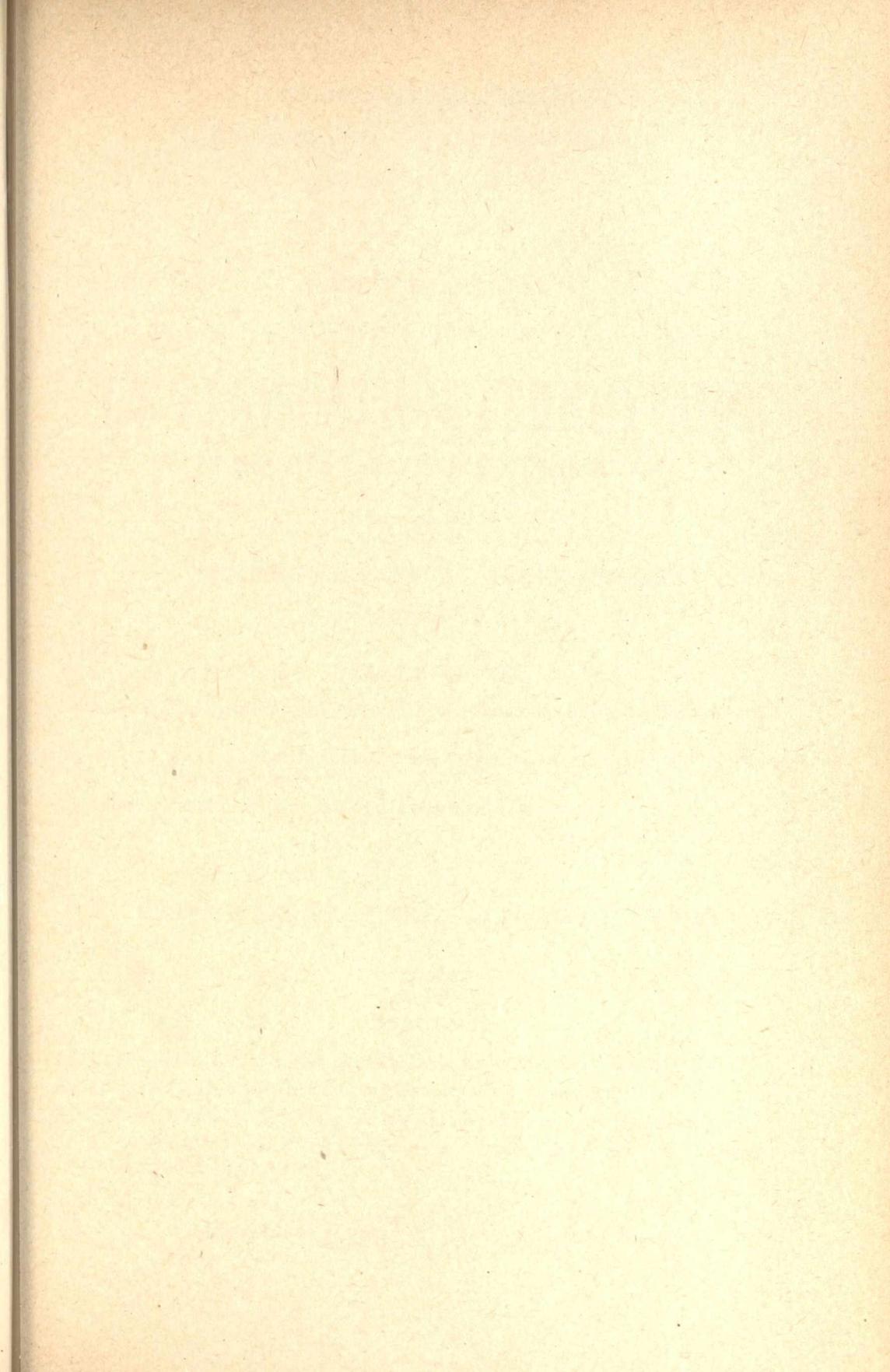
La séance est levée.

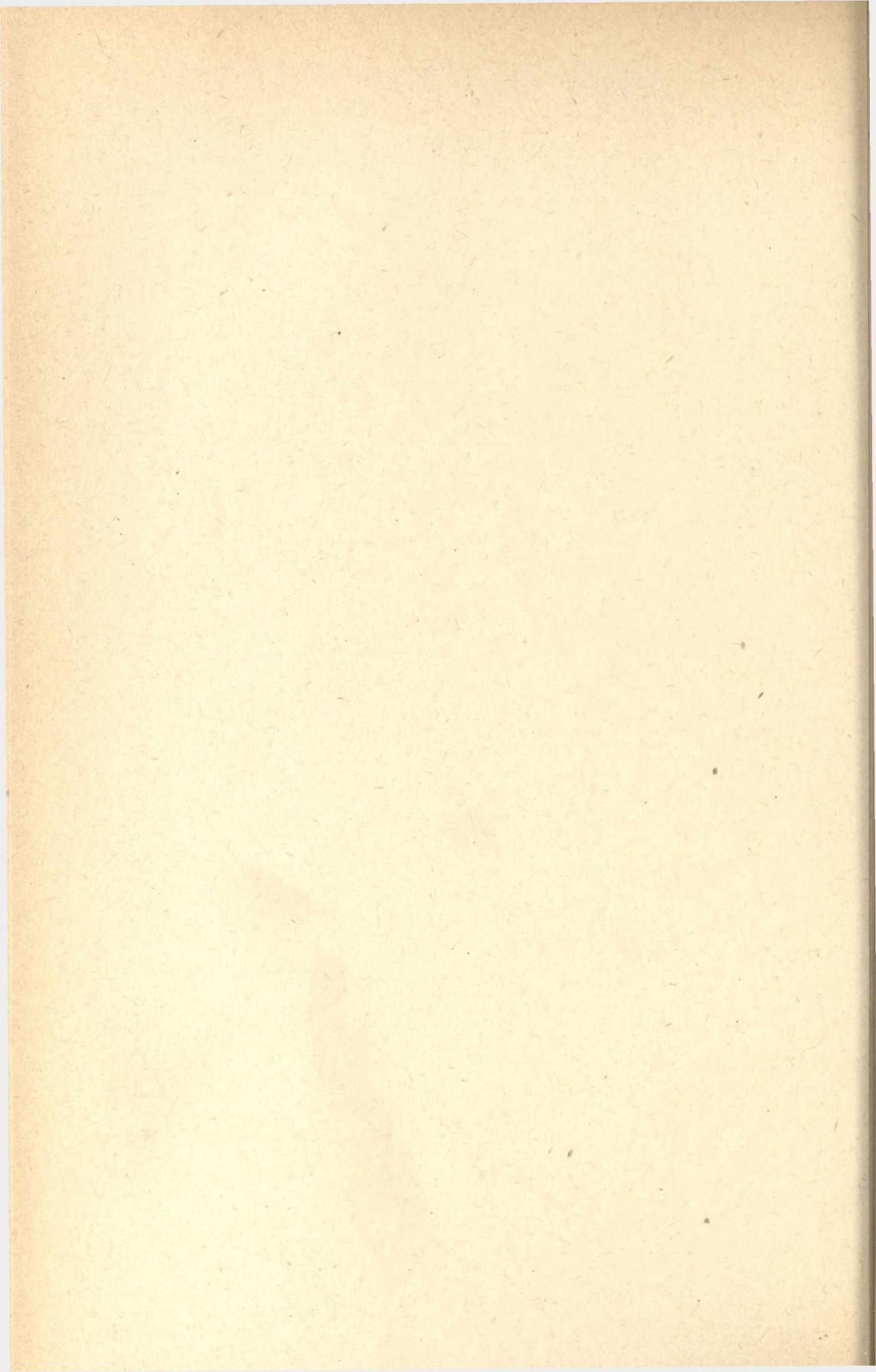












CHAMBRE DES COMMUNES

Cinquième session — Vingt et unième législature

(Seconde session de 1951)

COMITÉ SPÉCIAL

CHARGÉ D'ÉTUDE

LA LÉGISLATION FERROVIAIRE

PRÉSIDENT: M. HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 5

CONCERNANT

Le bill n° 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933;

Le bill n° 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes;

Le bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

SÉANCE DU VENDREDI 16 NOVEMBRE 1951

TÉMOINS:

M. C. W. Brazier, K.C., représentant de la Colombie-Britannique;

M. Hugh E. O'Donnell, K.C., avocat du National-Canadien;

M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat général du Pacifique-Canadien;

M. L. J. Knowles, conseiller en trafic de la Commission royale des transports et conseiller du Comité.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1952

CHAMBRE DES COMMUNES

Cinquième session — Vingt et unième législature

(Deuxième session de 1921)

COMITÉ SPÉCIAL

CLASSE RÉVISÉE

LA LÉGISLATION TERROVITAIRE

PRÉSIDENT: M. HUGHES CLEVER

PROCES-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n. 5

COMPRENANT

Le bill n. 1, par lequel le Land de West-Germany est déclaré
1921
Le bill n. 2, par lequel le Land de West-Germany est déclaré
1921
Le bill n. 3, par lequel le Land de West-Germany est déclaré
1921

SÉANCE DU VENDREDI 11 NOVEMBRE 1921

TABLE

M. G. W. H. ...
M. Hugh E. O'Connell ...
M. J. C. ...
M. J. ...

Printed and Published by the Government Printer, Wellington, New Zealand.

PROCÈS-VERBAL

VENDREDI, 16 novembre 1951.

Le Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Argue, Ashbourne, Brooks, Byrne, Cavers, Chevrier, Churchill, Gillis, Green, Helme, Johnston, Kirk (*Digby-Yarmouth*), Lafontaine, Laing, Low, Macdonald (*Edmonton-Est*), MacNaught, McCulloch, Mutch, Riley, Weaver et Whiteside.

Aussi présents: M. Hugh E. O'Donnell, K.C., de Montréal, représentant du National-Canadien et M. H. C. Friel, K.C., avocat général de la même compagnie; M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat général du Pacifique-Canadien, M. C. E. Jefferson, sous-directeur du trafic et M. K. D. M. Spence, avocat de la Commission, également du Pacifique-Canadien; M. L. J. Knowles, conseiller en trafic de la Commission royale des transports; M. J. A. Argo, sous-directeur adjoint du Service des marchandises, du National-Canadien; M. W. J. Matthews, K.C., du ministère des Transports; M. J. J. Frawley, K.C., représentant de l'Alberta; ainsi que M. C. W. Brazier et M. M. Glover, conseiller économique, représentants de la Colombie-Britannique.

Le président soumet au Comité le rapport du sous-comité du programme relatif aux requêtes de certains organismes demandant à venir témoigner devant le Comité et à lui présenter des recommandations au sujet de la nouvelle législation ferroviaire présentement à l'étude.

Sur une motion de M. Laing:

Il est résolu—Que le rapport du sous-comité du programme soit adopté.

M. C. W. Brazier, K.C., représentant de la Colombie-Britannique, est appelé; il expose son point de vue, répond aux questions et se retire.

M. Hugh O'Donnell, K.C., avocat du National-Canadien, est rappelé; il ajoute certains commentaires, puis se retire.

M. L. J. Knowles, conseiller spécial en trafic auprès de la Commission royale des transports et conseiller du Comité est appelé, fait un exposé et il est ensuite interrogé.

A 1 heure de l'après-midi, l'interrogatoire du témoin est interrompu et le Comité suspend sa séance pour se réunir de nouveau à 3h.30 de l'après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend ses délibérations à 3h.30 de l'après-midi, sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Argue, Ashbourne, Brooks, Byrne, Cavers, Chevrier, Churchill, Gillis, Green, Helme, Johnston, Kirk (*Digby-Yarmouth*), Lafontaine, Laing, Low, Macdonald (*Edmonton-Est*), MacNaught, McCulloch, Riley et Whiteside.

Aussi présents: les mêmes qu'à la séance du matin.

On continue l'interrogatoire de M. Knowles, puis ce dernier se retire tout en demeurant à la disposition du Comité.

Rappelé, M. F. C. S. Evans, vice-président du Pacifique-Canadien, fait un nouvel exposé, puis il est interrogé et se retire.

Le président exprime les regrets des membres du Comité au secrétaire, M. Chassé, à l'occasion de sa maladie et lui souhaite au nom de ses collègues un prompt rétablissement.

A 5h.55, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le lundi 19 novembre 1951, à 11 heures du matin.

Le secrétaire suppléant,
R. J. GRATRUX.

TÉMOIGNAGES

Le 16 NOVEMBRE 1951,
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, comme nous sommes en nombre et en attendant l'arrivée du ministre, je me permets, pour épargner du temps, de vous soumettre une question dès maintenant. Le secrétaire et moi-même avons été saisis de nombreuses requêtes de la part de diverses Chambres de commerce demandant à témoigner devant nous. Le sous-comité du programme avait en conséquence un difficile problème à régler. Nous avons examiné attentivement la question après la séance d'hier après-midi et hier soir et je suis en mesure de vous communiquer le rapport suivant, adopté à l'unanimité par le sous-comité:

Le sous-comité a examiné les requêtes de divers organismes demandant à témoigner devant le Comité et à lui soumettre des recommandations concernant la législation à l'étude, c'est-à-dire les bills nos 12, 6 et 7.

Le sous-comité estime que le Comité ne saurait entendre d'autres témoins que les représentants des deux compagnies ferroviaires et des gouvernements provinciaux intéressés, mais qu'il devrait accepter des mémoires de la part d'organisations désireuses de lui soumettre des recommandations. Ces exposés paraîtront en appendices aux procès-verbaux et témoignages ainsi qu'en décidera le sous-comité du programme.

Comme la province du Manitoba a déjà laissé savoir qu'une partie de sa thèse serait présentée par la ville de Winnipeg, le sous-comité est cependant d'avis que cette corporation devrait être entendue.

Nous avons une bonne raison de permettre cette exception. Les membres du Comité se rappellent, en effet, que les représentants du Manitoba nous ont fait savoir hier que des délégués de la ville de Winnipeg partageraient avec eux la tâche d'exposer l'attitude de la province. C'est à la suite de laborieuses délibérations que le sous-comité est parvenu à s'entendre sur ce rapport. Quelqu'un en proposerait-il l'adoption?

M. JOHNSTON: Il m'est difficile de souscrire au dernier alinéa: le sous-comité décide que nous n'entendrons pas les représentants des Chambres de commerce et voilà que vous permettez une exception.

Le PRÉSIDENT: La ville de Winnipeg n'est pas la *Chamber of Commerce* ni le *Board of Trade* de Winnipeg.

M. JOHNSTON: Je ne m'oppose pas à ce que des représentants de cette ville se fassent entendre, mais il me paraît injuste de refuser ce privilège à d'autres municipalités. Nous en sommes au même point que l'autre jour.

Le PRÉSIDENT: Aucune autre ville ne nous a présenté de demande à cet effet.

M. JOHNSTON: Le contraire se serait probablement produit si vous aviez annoncé que les Chambres de commerce pouvaient déléguer ici des représentants. Mais parce qu'une ville vous a soumis une requête, vous consentez à une exception. A mon sens, ce n'est pas très équitable.

Le PRÉSIDENT: Le sous-comité directeur a pensé qu'en l'absence de restrictions à cet égard, il serait impossible de soumettre ces projets de loi à la Chambre au cours de la présente session.

M. JOHNSTON: J'en conviens et suis d'avis que nous devons limiter aux provinces l'autorisation de se faire entendre.

Le PRÉSIDENT: Un député d'Alberta, monsieur Johnston, devrait être le dernier à vouloir retarder l'étude de ces bills.

M. JOHNSTON: C'est pourquoi je me rends compte qu'il vaut mieux nous en tenir aux provinces et aux sociétés ferroviaires.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un veut-il proposer l'adoption du rapport ?

M. CAVERS: Il eût suffi à l'avocat d'une autre province de faire appel au même argument en faveur de Vancouver, par exemple, pour que cette ville obtienne l'autorisation de déléguer ici des représentants.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous dire qu'il y a eu quelque chose de prémédité dans notre attitude ?

M. CAVERS: Je n'insinue rien.

M. LAING: Je propose l'adoption du rapport du sous-comité du programme.

Le PRÉSIDENT: M. Laing, appuyé par le vice-président, propose que le rapport soit adopté. Ceux qui sont en faveur ? Contre ?

Adopté.

Nous comptons parmi nous ce matin M. C. W. Brazier, K.C., avocat de la Colombie-Britannique, qui, assisté de M. Glover, conseiller économique, nous exposera le point de vue de cette province.

M. C. W. Brazier, K.C., avocat de la Colombie-Britannique, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité. Au nom du gouvernement de la Colombie-Britannique, je remercie le président et les membres du Comité de nous avoir fourni l'occasion de vous exposer notre point de vue touchant le bill 12, qui fait présentement l'objet de vos délibérations.

Au cours de ses remarques, M. MacPherson disait hier que la Saskatchewan se situe à la lisière de la zone économique du Canada. S'il en était ainsi, et après un coup d'œil jeté à la carte, on pourrait croire que la Colombie-Britannique est située presque au delà du rideau de fer; notre province est en effet la plus éloignée des grands centres industriels de l'Ontario et du Québec et sa situation géographique lui a imposé un fardeau particulièrement lourd en ce qui a trait aux tarifs-marchandises. Pendant des années les taux réguliers ont été chez nous deux fois plus élevés que ceux des autres provinces. Cette anomalie a été graduellement tempérée jusqu'à ce que la Commission des transports mette fin, il y a un an, à ce régime discriminatoire et nous place sur le même pied que les provinces des Prairies. Ces remarques visent à vous montrer pourquoi la Colombie-Britannique a toujours préconisé, en thèse générale, l'établissement au Canada de tarifs-marchandises uniformes, dans la mesure du possible. Aussi, demeurant dans la ligne de cette attitude affichée au cours de l'audition de nombreuses causes relatives aux tarifs, nous appuyons le projet de loi, avec une réserve toutefois, et ceux qui ont entendu hier M. Frawley savent sans doute de quelle restriction je parle. Nous nous opposons à la clause 332B non pas sous la pression de quelque argument *in terrorem* de M. Evans, mais parce que nous croyons qu'en principe on a tort de considérer isolément un genre de taux de concurrence et que cette clause aura pour effet de créer et de sanctionner un régime préjudiciable à la Colombie-Britannique. A mon sens, la Colombie-Britannique est en mesure de démontrer à l'évidence qu'elle a toujours adopté une attitude raison-

nable au sujet des litiges concernant les tarifs-marchandises. L'une des questions qui ont retenu l'attention de la Commission royale des transports a été celle de la position désavantageuse de cette province du point de vue géographique. Je l'ai dit, s'il est une province désavantagée sous ce rapport, c'est bien la Colombie-Britannique. C'est ce que je signalais dans mes remarques préliminaires, lors de mon témoignage devant cette commission. Voici l'extrait qui apparaît à la page 37 du rapport de la Commission royale:

Je puis dire à présent que, d'après nous, l'attitude qu'en dernière analyse la Colombie-Britannique adoptera sur la question des inconvénients géographiques est que nous devons les accepter tels quels, et que toutes les parties du Canada doivent accepter leur position géographique... Si les désavantages géographiques dont souffrent d'autres parties du Canada doivent entrer en ligne de compte, alors, il faut aussi que l'on tienne compte de ceux dont nous souffrons. Mais nous ne demandons pas à la Commission royale d'y attacher d'importance.

Toutefois notre province possède un avantage géographique qu'on ne peut lui enlever: celui d'être située sur le littoral du Pacifique. C'est le facteur qui a permis à la Colombie-Britannique de s'accommoder du régime tarifaire en vigueur au pays.

M. Frawley sait qu'au cours de l'audition des diverses causes je suis demeuré fidèle à cette attitude. Comme il le signalait hier, il a présenté à la Commission royale un mémoire de 153 pages tendant à démontrer que le Canada devrait adopter le régime américain. De l'avis de la Commission royale, une telle mesure ne s'impose pas et nous lui donnons raison parce que la situation au Canada est toute différente de celle qui existe aux États-Unis. D'abord, la concurrence maritime dans le domaine du transport transcontinental est beaucoup plus intense chez nos voisins du sud et le gouvernement fédéral américain a toujours, du moins jusqu'à maintenant, subventionné ce transport. C'est grâce à cette subvention que les résidents des régions côtières ont pu faire venir à peu de frais les denrées de l'est.

Je vous ai dit hier que je n'étais pas tout à fait sûr que les seules denrées expédiées par rail en Alberta et en Colombie-Britannique fussent les conserves. On a tablé si souvent sur cette donnée qu'il me paraît nécessaire d'y regarder de plus près.

Il est exact qu'un marchand de Vancouver qui désire commander 70,000 livres de conserves peut les faire venir au taux de \$1.57. M. Frawley a laissé entendre, je crois, que les Albertains ne sont pas intéressés à de pareilles commandes et qu'ils désirent acheter en plus petites quantités.

Voyons maintenant quelle est la taxe à verser sur une expédition de 24,000 livres consignée au même marchand. Elle s'établit présentement à \$3.89, ce qui représente 66c. de plus que le taux qui serait exigé à Calgary.

Il existe également un autre taux en Colombie-Britannique. L'expédition de 50,000 livres de conserves en provenance de Vancouver est frappée d'une taxe de \$1.79, ce qui marque une différence d'avec la taxe de \$1.57; mais rappelez-vous que les marchands de la Colombie-Britannique ou de l'Alberta n'achètent pas que des conserves ou que celles-ci ne leur parviennent pas exclusivement par rail.

Je pourrais vous citer bien d'autres genres de trafic qui, vous en conviendrez, sont beaucoup plus importants du point de vue des chemins de fer et de l'économie des provinces où existent des taxes transcontinentales de concurrence.

J'ai relevé quelques articles qui me paraissent être des éléments importants du trafic ferroviaire. Prenons le cas des automobiles. Un bon nombre sont transportées en Colombie-Britannique, tout comme en Alberta, par voie ferrée. Nous payons à Vancouver \$8.83 les 100 livres, alors qu'à Calgary on ne perçoit

que \$7.37. La taxe imposée sur le transport des camions, autre article d'importance pour la Colombie-Britannique et l'Alberta, est respectivement de \$7.27 et \$6.12; celle qui frappe les articles d'ameublement, mobiliers de bureau et de maison est de \$4.49 les 100 livres en Colombie-Britannique et de \$3.79 en Alberta. Sur les effets domestiques, nous versons \$3.52 cependant que les Albertains paient seulement \$2.91. Dans chacun de ces cas, le taux est plus élevé chez nous qu'en Alberta.

Les taxes transcontinentales ne visent pas les chargements partiels, quelle qu'en soit la destination. On a pu prétendre à un certain moment que les chemins de fer imposaient des taux trop bas sur le transport transcontinental; cependant, la même remarque aurait pu s'appliquer, je ne dirais pas à toutes les taxes, mais à plusieurs taxes de concurrence. Toutefois, la modification proposée à l'article 331 de la loi va remédier à cette anomalie.

La situation sera donc corrigée et nous nous sommes entendus avec les autres provinces pour consentir à l'abolition, en Ontario aussi bien qu'en Colombie-Britannique, des taux de concurrence qui pourraient se révéler trop bas et susceptibles de causer une perte de revenu aux chemins de fer. Ceux-ci ne doivent transporter à perte aucun genre de trafic.

On m'a cité un exemple—j'hésite toujours à présenter une donnée touchant la question si complexe des tarifs—on m'a donc affirmé qu'il existait à Montréal, pour concurrencer les camions, un taux de 15c. comportant cueillette et livraison de marchandises, alors qu'il en coûtait à cet égard 20c. aux chemins de fer, sans parler du voiturage ferroviaire. Une pareille situation, déplorable pour les chemins de fer et nous-mêmes ne pourra se produire sous le régime de l'article 331 modifié.

On a exposé la question des taxes transcontinentales en fonction de la concurrence du transport maritime qui s'effectue par le canal de Panama. Pour préciser certaines données, je vous ferai un bref historique de ces taxes transcontinentales. Celles-ci existaient avant l'inauguration du canal. A ma connaissance, la première cause relative à ces taxes a été portée devant la Commission des chemins de fer en 1908, soit six ans avant que le canal de Panama soit ouvert au trafic.

Ces taux ne sont pas fondés uniquement sur la concurrence maritime qui existe d'un littoral à l'autre du Canada. Ils sont également fonction de la concurrence analogue aux États-Unis, des taxes imposées par les chemins de fer américains en vue de soutenir la rivalité des transports maritimes, et, enfin, ce qui est un facteur très important, ils ont été établis pour contre-balancer la concurrence des manufacturiers étrangers qui expédient leurs produits par eau jusqu'à Vancouver.

A ce propos, M. Evans a cité un excellent exemple lorsqu'il nous a parlé des fabricants de tuyaux de fer d'Angleterre et de Hamilton qui, en ces dernières années, se disputaient le marché de Vancouver. Les expéditions en provenance d'Angleterre s'effectuent entièrement par eau et le Parlement canadien est probablement incapable de modifier les frais ou le coût du transport de ces produits à Vancouver, mais le manufacturier canadien peut réclamer un tarif moins élevé qui lui permette de rivaliser avec le producteur anglais.

Voilà les trois principaux facteurs qui entrent en ligne de compte dans l'établissement de ces bas tarifs transcontinentaux. Si l'on prétend que ces conditions n'existent plus aujourd'hui, je répondrai qu'il y a à peine dix jours les chemins de fer ont dû réduire les taxes sur l'expédition du bois d'œuvre de la Colombie-Britannique vers l'Est canadien, c'est-à-dire vers Montréal, Toronto et les provinces Maritimes. Pour quelle raison l'ont-ils fait? Parce que les taxes des chemins de fer américains, à partir de Seattle, étaient inférieures aux taxes canadiennes. En conséquence, une importante compagnie de l'Est canadien achetait une grande quantité de bois à Seattle plutôt qu'à Vancouver en raison du tarif inférieur qui avait cours outre-frontière. C'est là un élément dont les chemins de fer ont à tenir compte et l'on devrait sûrement leur permettre de retenir, si possible, ce trafic au Canada.

On a fait allusion à mon navire "fictif". De fait, les bateaux en cause ont voyagé entre Montréal, Trois-Rivières, Québec et Halifax durant les années 1949 et 1950.

La société de Vancouver qui exploitait ce service m'informait il y a quelques jours qu'elle reprendrait son activité à condition d'obtenir des navires, mais la situation mondiale l'en empêche actuellement.

J'ai ici une liste des articles qui voyageaient sur ces cargos; vous ne sauriez imaginer la nature de certains de ces produits. Ainsi, la liste fait mention de graines pour les oiseaux.

M. Mutch:

D. Y avait-il de la nourriture pour les écureuils?—R. Non, mais le millet est bien mentionné. Les articles les plus lourds étaient l'acier et les dérivés de l'acier en provenance de Sydney (N.-É.). La cargaison comprenait près de 2 millions et demi de livres de tuyaux de fer venant de l'Est du Canada, 1 million et quart de livres de tiges de fer et de barres d'acier ainsi qu'environ 500,000 livres de conserves.

Le président:

D. Quelle est la date d'expédition?—R. Les navires ont quitté Montréal le 5 mai 1949; des expéditions ont été effectuées régulièrement cette année-là et l'année suivante.

D. Combien de cargos comprenait la flotte?—R. Trois.

M. Macdonald:

D. Le voyage a duré combien de temps?—R. Six semaines, je pense. Ce renseignement m'a été fourni par la compagnie. Les navires se sont rendus non seulement à Vancouver et à Victoria, mais aussi à San-Francisco et à Los-Angeles et, d'après ce que m'ont dit les autorités de la compagnie, les navires ont transporté une forte cargaison d'amiante en provenance de l'Est canadien et destinée à San-Francisco. Voilà ce qu'était "ce fantôme" de cargo.

D. Où est-il immatriculé?—R. Les vaisseaux étaient frétés par la Compagnie Monson-Clarke, de Montréal, qui est, je crois, l'une des plus importantes compagnies de navigation de la métropole.

D. Pourquoi a-t-elle discontinué ce service?—R. Voici l'explication qu'on m'a fournie: le déclenchement des hostilités en Corée a empêché la société d'obtenir les navires et tant qu'elle ne pourra pas fréter les trois cargos pour au moins un an, elle n'a pas l'intention de reprendre son activité parce que, dans ces conditions, il lui est impossible d'assurer un service régulier. Tout comme les chemins de fer, cette société doit être en mesure de maintenir son service si elle veut compter sur un volume de trafic suffisant.

M. Low:

D. Au sujet de l'horaire, ces voyages de six semaines comprenaient-ils l'aller et le retour?—R. L'aller seulement.

M. Johnston:

D. Quelle était la taxe transcontinentale en vigueur au moment où ce service était exploité?—R. Le taux de quelle denrée en particulier voulez-vous, monsieur Johnston? Les taxes sont diverses, comme vous savez. Les conserves, par exemple, étaient frappées d'une taxe ferroviaire de \$1.33.

D. Et le taux actuel?—R. Il est de \$1.57.

D. Étant donné que ce transport maritime demeure interrompu, la concurrence n'entre pas en jeu à l'égard de ce tarif?—R. Voici la situation des chemins de fer: leur tarif atteint à peu près le niveau des taxes actuellement imposées par les chemins de fer américains sur les conserves en provenance de l'Est des

États-Unis. Je crois que la taxe américaine s'établit présentement à \$1.64; compte tenu de la nouvelle augmentation que nos chemins de fer pourront se voir accorder d'ici à quelques semaines, il est possible que leur tarif excède celui des États-Unis et ils devront, en l'occurrence, effectuer une réduction s'ils veulent conserver ce trafic.

M. Macdonald:

D. Avez-vous dit que ces cargos avaient été frétés par une compagnie canadienne?—R. Oui.

M. Low:

D. La cargaison comprenait-elle des spiritueux?—R. Non. Si vous le permettez, monsieur le président, je vous mentionnerai quelques-uns des articles que renferme la liste: spaghetti, haricots en boîtes, sirop et essences, bardeaux d'asphalte, papier hygiénique et serviettes de papier, articles de verre, peinture, lubrifiants, caséine en poudre, ficelle d'engrègement, médicaments, savon en poudre, produits chimiques et composés pour le nettoyage d'usage domestique, glucose, sirop en boîte, automobiles, tuyaux de fer, matériel de billard et de jeu de quilles, encre d'imprimerie, bardeaux, batteries d'accumulateur à élément humide, dégraisseurs, carbure de calcium, toitures préfabriquées, tiges de fer et barres d'acier. Il y avait donc à bord une grande variété de produits.

M. Johnston:

D. Avez-vous dit que ces cargos reprendraient la mer si les taux subissaient une hausse trop marquée?—R. Non. Le transport sera continué lorsque la compagnie pourra se procurer des navires.

D. Ainsi, une hausse trop prononcée des taxes transcontinentales exposerait les chemins de fer à soutenir de nouveau la concurrence de ce transport maritime?—R. La compagnie de navigation entrera de nouveau en lice lorsqu'elle aura des cargos à sa disposition, peu importe que les taxes soient modifiées ou non.

D. Ce transport par eau ne constitue pas un facteur de concurrence redoutable pour ce qui est des taxes transcontinentales?—R. C'est ce que nous prétendons.

D. Les sociétés ferroviaires retirent encore un profit de ces taxes?—R. Ce n'est pas mon avis.

D. Pourtant, elles l'affirment.—R. Le revenu provenant de ces taxes allège le fardeau des dépenses générales, mais il s'agit de tout autre chose que d'un profit.

D. M. Evans a affirmé, je crois, que ces taxes leur valaient en outre un certain profit.—R. Il ne saurait être question de profits réalisés sur la perception d'une taxe en particulier.

D. On enregistre une perte, alors?

Le PRÉSIDENT: Non, une marge excédentaire au chapitre des frais de voiturage.

Le TÉMOIN: Une expédition exige certains débours dont le produit des taxes doit dépasser le montant, à supposer qu'on ait pu déterminer ce dernier chiffre.

M. Johnston:

D. Cet excédent s'inscrit au chapitre des profits?—R. Je ne saisis pas votre point de vue. Selon moi, il n'est pas question de profits.

D. Il ne s'agit sûrement pas d'une perte.—R. Non. Monsieur le président et messieurs, me permettez-vous de vous citer un exemple. En ces dernières années, les chemins de fer n'ont jamais abaissé leurs taux au niveau des taxes imposées par leurs rivaux, les transports maritimes. Le contraire se produit habituellement pour ce qui est des prix établis par les routiers, mais dans le premier cas, certains facteurs permettent aux sociétés ferroviaires d'exiger un peu plus que le tarif imposé de fait par la concurrence.

Le président:

D. Elles comptent avec la rapidité de leur service?—R. Oui. Ainsi, lorsque le cargo a quitté le port, le tarif des conserves était de 75c. les 100 livres au regard de \$1.33 exigés par les chemins de fer. Il faut cependant ajouter à ce tarif d'expédition l'assurance maritime, le quayage, le déchargement et le camionnage, frais qui se sont établis en l'occurrence à 23 $\frac{3}{4}$ c. les 100 livres pour porter le tarif océanique à \$1.00 environ, au regard de \$1.33 exigés par les chemins de fer.

Dans les cas des tuyaux de fer, le taux maritime était de 46c. les 100 livres auxquels s'ajoutaient le quayage et les frais d'assurance au montant de 24c., alors que le taux ferroviaire atteignait \$1.20.

Après avoir tenté de vous montrer certains aspects du régime des taxes transcontinentales, je dois vous signaler que la même situation se produit quant à d'autres taxes en vigueur au pays, et plus précisément dans l'Est canadien.

J'ai pris connaissance, non sans surprise, de la formule d'après laquelle est établi un tarif applicable au transport des marchandises d'Ottawa à Toronto, Oshawa, Windsor et London. On lit en effet à la page 11 du tarif du National-Canadien:

Toutes les taxes sont des taxes de concurrence établies en fonction de la rivalité entre les chemins de fer et les transports maritimes et/ou routiers.

Je me demande s'il en est parmi vous qui résident dans la capitale depuis assez longtemps pour avoir jamais vu un cargo en partance d'Ottawa?

M. Low:

D. Et la navigation sur le canal Rideau?—R. Sans aucun doute, cette concurrence a cessé depuis nombre d'années, mais vous avez là un exemple de ce qu'on appelle un tarif concurrentiel fondé sur la rivalité des transports maritimes et routiers. Mais voyons quelle est la situation tarifaire dans les villes intéressées. Le tarif du transport d'Ottawa à Windsor, soit une distance de 472 milles, est de 48c., et de 60c. jusqu'à London, situé à 362 milles.

M. JOHNSTON: Où avez-vous obtenu ces données?

Le TÉMOIN: Voilà une question pertinente. Ces renseignements proviennent du directeur du trafic de l'usine locale de la Compagnie Eddy. Ce gérant doit s'y connaître puisque toutes les expéditions de cette fabrique sont régies par ces taxes. Le taux de transport en direction de London, qui est de 100 milles plus rapproché, dépasse de 12c. la taxe qui frappe le trafic à destination de Windsor.

A la lumière de ces faits, j'aimerais vous définir mon attitude au sujet de l'article 332B. Je ne m'occupe pas des marchands de Winnipeg qui pourraient perdre certaines zones d'échanges du fait de cette modification. Nous nous sommes heurtés à leurs objections lorsque nous avons demandé l'application* du tarif différentiel des montagnes. Je ne saurais approuver le nouvel article parce qu'il s'inspire d'un faux principe. Voici, à ce propos, un passage du rapport de la Commission royale (page 109), qui a trait aux tarifs transcontinentaux visés par l'article en question.

Les tarifs transcontinentaux se justifient exactement pour les mêmes raisons qui motivent les autres tarifs de concurrence. Les chemins de fer qui ne peuvent obtenir des marchandises à transporter à des taxes régulières sont justifiés d'exiger des taxes moins élevées. Du moment que les taxes réduites rapportent une somme un peu supérieure aux frais de transport, le chemin de fer se trouve mieux en point que s'il avait refusé de réduire les taxes régulières et perdu toutes ses affaires; il gagne un revenu net dont il aurait été privé autrement, et ce revenu net, bien que minime, réduit la somme pour laquelle les services non soumis à la concurrence auraient à contribuer pour procurer au voiturier le total des recettes nécessaires.

M. JOHNSTON: La page suivante du rapport renferme un paragraphe qui touche à la question.

Le TÉMOIN: Oui. J'attire votre attention sur l'expression: "exactement pour les mêmes raisons qui motivent les autres tarifs de concurrence". Si nous admettons le bien-fondé de ce principe, je prétends qu'il faut s'en tenir à la concurrence considérée comme seul critère. N'allons pas introduire une nouvelle clause qui oblige les chemins de fer à tenir compte d'un autre facteur dans l'élaboration de leur tarif transcontinental de concurrence.

Comment procède le chemin de fer qui désire établir une taxe de concurrence valable disons entre les localités "A" et "B". Il s'assure d'abord de l'existence de la concurrence dans ce secteur, puis s'enquiert des taux exigés par les compétiteurs; il se demande ensuite quelle taxe il doit imposer pour faire face au rival et, si, dans ces conditions, le transport du trafic en cause sera rentable. Une solution positive l'amène à établir une taxe concurrentielle. Mais advenant l'adoption de l'article 332B, la compagnie devra également envisager les répercussions de ce tarif sur le trafic à destination ou en provenance du territoire intermédiaire.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Brazier, me permettez-vous une interruption. Un aspect de la question m'intrigue: n'existe-t-il pas une différence entre la concurrence locale et celle dont l'effet se fait sentir sur tout un parcours? Comme vous le savez, en ce qui concerne Vancouver et les taxes transcontinentales, surgit la question de la concurrence de la part des transports par eau. A mon avis, cette rivalité diffère, quant à l'incidence, de la compétition des routiers. Celle-ci est constante en ce sens qu'elle s'exerce tout le long de la route, par exemple sur le trajet d'Ottawa à Toronto, London et autres localités. Les camions peuvent s'arrêter à chacun des points intermédiaires, créant ainsi un état constant de concurrence, alors que dans le domaine du transport transcontinental, la compétition ne revêt pas ce caractère de continuité.

Le TÉMOIN: La même situation se retrouve dans l'Ontario et le Québec où sont en vigueur la plupart des taxes maritimes de concurrence.

Le PRÉSIDENT: Oui, et c'est pourquoi le tarif était plus élevé à London qu'à Windsor. Dans votre exposé du régime tarifaire en vigueur entre Ottawa et Windsor, je crois que vous avez confondu la concurrence des routiers avec celle des transports maritimes. Celle-ci donne lieu à un régime tout à fait différent de celui qu'impose la concurrence des routiers, dont l'effet est constant.

Le TÉMOIN: La concurrence diffère d'aspect dans les diverses parties du pays. Il est facile de prévoir que d'ici à quelques années, la route fera au rail une concurrence beaucoup plus intense dans les provinces des Prairies qu'en Colombie-Britannique où les secteurs montagneux se prêtent difficilement à la construction de voies carrossables. La tâche est infiniment plus facile dans les provinces des Prairies, que sillonnera bientôt un réseau routier comparable à celui d'Ontario. Voilà un facteur qui va modifier l'aspect géographique de la question.

M. JOHNSTON: Mais dans combien d'années se produira cette transformation?

Le TÉMOIN: Cela dépend du rythme auquel les routes seront aménagées. On vient de me signaler que c'est entre Calgary et Edmonton que la concurrence façonne davantage le régime tarifaire. Voici le point que je désire mettre en lumière. En vertu d'une nouvelle clause, vous tentez une révision des tarifs-marchandises de façon à les rendre uniformes par tout le Canada—et la Colombie-Britannique s'accorde avec vous sur ce principe. Mais voici qu'au chapitre des taxes de concurrence, vous appliquez une formule différente à une taxe en particulier, laquelle est d'une importance capitale pour notre province. Je me soucie assez peu de la hausse ou de la réduction des taxes transcontinentales qui pourrait

résulter de la revision proposée, mais j'estime qu'il est de mauvaise guerre d'introduire une mesure législative visant un genre de trafic concurrentiel à l'exception des autres.

M. GREEN: Monsieur Brazier, vous aviez entrepris de nous exposer les facteurs qui entrent en ligne de compte dans l'établissement d'un tarif ferroviaire de concurrence et au moment de l'interruption du président, vous en étiez arrivé à la nouvelle modalité introduite par l'article 332B.

Le TÉMOIN: Oui. Dans l'élaboration d'un tarif de concurrence, le chemin de fer s'enquiert d'abord de l'existence effective de la concurrence, puis de la taxe imposée par le transport rival; le résultat de son enquête le met en mesure de déterminer le montant d'une taxe qui lui permette d'obtenir ce trafic. C'est alors que la compagnie se demande si, pour employer la formule de M. Johnston, il lui sera possible, dans ces conditions, de réaliser un excédent, c'est-à-dire un revenu qui dépasse le coût réel du transport en cause. Si les quatre conditions se vérifient, la société ferroviaire fixe un tarif et sa tâche est terminée. Toutefois, la nouvelle clause obligera la compagnie à se soumettre au contrôle de la Commission des transports, du moins en ce qui concerne les taxes transcontinentales. Les dirigeants de la société devront, en hommes d'affaires avisés, se demander s'il vaut la peine d'introduire cette taxe, étant donné la situation à laquelle ils auront à faire face dans d'autres parties du pays. A mon avis, la réglementation de ces taxes transcontinentales de concurrence à l'exclusion des autres, va directement à l'encontre du bill, qui vise à uniformiser le régime tarifaire par tout le pays.

Ainsi que le signalait M. Frawley, ce problème a été porté à l'attention du public depuis plusieurs années. A diverses reprises, l'Alberta a soumis la question à la Commission des transports et, de l'avis de celle-ci, les taxes n'avaient rien de préjudiciable à cette province. Pourquoi? En raison d'une donnée inéluctable: le port de Vancouver. Nous ne pouvons transporter Calgary et Edmonton sur les bords du Pacifique! Il est impossible d'obvier à ce désavantage géographique dont souffre l'Alberta.

M. Johnston:

D. Quelles ont été les recommandations de la Commission royale à cet égard?—R. Elles se concrétisent dans le présent bill. Je l'avoue en toute franchise, je me suis vigoureusement opposé, et avec un succès apparent, à la proposition formulée devant la Commission royale par M. Frawley. Mais je n'ai jamais eu l'occasion d'objecter mes arguments aux avis définitifs que la Commission a insérés dans son rapport. Ces avis, personne ne les a exprimés. J'ai de bonnes raisons, je crois, monsieur le président, de prétendre que la Commission royale ne s'est pas arrêtée à considérer le principe en jeu.

Les effets possibles de la clause m'importent peu. Une fois la modification opérée, il est possible qu'on n'ait pas à relever nos taxes transcontinentales et que Calgary obtienne à bon droit une légère réduction des taux réguliers. Nous n'y voyons pas d'objection. Nous soutenons qu'on ne doit pas intervenir dans le domaine des principes et imposer à l'égard des taxes transcontinentales de concurrence une mesure qui aura des répercussions sur d'autres régions du Canada.

M. Low:

D. Selon vous, la Commission royale aurait négligé de considérer le principe dont s'inspire l'article 332B?—R. Oui.

D. Vous admettez que dans son mémoire présenté à la Commission royale, M. Frawley s'est fondé sur la situation tarifaire aux États-Unis et qu'il a préconisé une réduction des taxes transcontinentales?—R. Le régime américain est très différent du nôtre, ce qui ne lui enlève rien de son efficacité.

D. Mais la formule de base reste la même?—R. De fait, M. Frawley a démontré qu'assez peu d'exceptions avaient été autorisées dans le cadre de l'article 4 des règlements américains, mais ceux-ci disposent que dans certains cas on peut, après enquête, imposer sur le trafic à destination du littoral une taxe moindre qu'à l'égard des envois dirigés vers l'intérieur.

J'ignore le nombre de demandes présentées sous le régime de ce règlement par les chemins de fer des États-Unis en vue d'obtenir un tarif préférentiel; toutefois la question revêt moins d'importance du point de vue des villes côtières des États-Unis en raison de la subvention accordée par le gouvernement fédéral aux transports maritimes qui desservent ces secteurs.

L'hon. M. Chevrier:

D. Vous avez terminé votre exposé, monsieur Brazier?—R. Oui, monsieur le ministre.

D. Je peux alors vous poser quelques questions en manière de récapitulation. Si j'ai bien saisi leur point de vue, les provinces Maritimes appuient le projet de loi à l'étude, sauf la clause portant sur la péréquation, de crainte qu'elle ne porte atteinte à leurs arbitraires ainsi qu'à leurs groupements de taux. Vous partagez sur ce point l'avis des autres provinces?—R. Oui.

D. Le Manitoba voit ces mesures d'un bon œil à l'exception de la clause limitative, c'est-à-dire la règle du tiers.—R. C'est exact.

D. Quant à la Saskatchewan, son adhésion est sans réserve, sauf qu'elle désire une nouvelle définition de la subvention de sept millions de dollars.

L'Alberta accepte en bloc les mesures proposées alors que votre province, si je m'en tiens au point de vue que vous nous avez exposé bien en clair, ne formule de réserve qu'au sujet de la règle du tiers. Une question maintenant: avez-vous accompagné les premiers ministres provinciaux lorsque ces derniers sont venus recommander au Gouverneur en Conseil l'institution d'une commission royale?—R. Autant que je me souviens, je m'étais joint à eux.

D. Si vous vous le rappelez, leur attitude se résumait à ceci: nous ne sommes pas satisfaits de la décision prise par le gouvernement d'instituer une enquête en vertu du décret C.P. 1487. Cette mesure nous paraît insuffisante et de portée trop limitée. Nous voulons l'établissement d'une commission royale et nous nous accommoderons de ce que cette initiative pourra donner. Cet exposé des faits vous paraît-il exact?—R. Il me paraît assez au point, monsieur le ministre.

D. Après un examen attentif de la question, le gouvernement décidait de créer une commission royale et les recommandations de cet organisme sont le fruit de ses travaux. J'irai plus loin. A l'instar des représentants du Manitoba, préférez-vous l'adoption du bill dans sa forme actuelle plutôt que son retrait et la suppression de la clause du tiers?—R. Cette alternative me réduit à une position très difficile.

D. Je sais, mais j'aimerais une réponse nette à cette question.—R. Monsieur Chevrier, je ne crois pas être en mesure de vous répondre avant d'avoir discuté cet aspect avec le gouvernement. Nous avons envisagé la question en prenant pour acquis que le Comité ou le Parlement pourrait adopter le principe du bill sans souscrire à toutes les dispositions qu'il renferme.

D. Si ma question est trop directe et qu'il vous est difficile d'y répondre à ce moment, je vous la présenterai de biais: ai-je raison de dire que vous aimeriez mieux retourner devant la Commission des transports pour vous retrouver vis-à-vis de cet organisme dans la même position qu'avant l'introduction des causes en augmentation de revenu?—R. Le bill marque un progrès et consolidera notre position à l'endroit de la Commission des transports.

D. La nouvelle loi ne vous placera-t-elle pas en bien meilleure posture pour débattre devant cet organisme les causes en augmentation de revenu?—R. J'incline à le croire.

D. D'après votre mémoire, vous vous opposez au remaniement que le Pacifique-Canadien recommande de faire subir au projet de loi?—R. Oui.

D. Mais vous êtes entièrement d'accord avec la compagnie en ce qui touche la règle du tiers?—R. Oui.

D. Tout commentaire serait superflu.—R. Je tiens à signaler que notre attitude ne nous a été dictée par aucune des thèses présentées ici. Notre point de vue sur la question a toujours été le même.

D. Je puis me tromper, mais je crois en toute déférence que vous avez surestimé l'importance des taxes transcontinentales. Voici sur quoi je me fonde.

Les taux de catégorie régissent, dans l'ensemble, l'expédition d'environ 14,000 articles?—R. Je crois.

D. Quelque 2,000 denrées seulement sont frappées d'une taxe transcontinentale.—R. Cela me paraît exact.

D. La règle du tiers n'atteindra qu'une infime portion de ce dernier groupe de produits. Est-ce exact?—R. Oui, mais son domaine d'application englobe une catégorie d'articles d'une grande importance pour les chemins de fer et pour nous: le fer et les produits de l'acier transportés de l'Est vers l'Ouest canadien.

D. Sans prétendre que cette disposition n'aura d'effet sur aucun produit, j'essaie, par une revue schématique du problème, de vous amener à conclure que la question des taxes transcontinentales de concurrence et l'application, à leur égard, de la formule du tiers n'ont pas la portée que vous croyez. Cette clause ne vise, en effet, qu'un très petit nombre de déplacements de l'est à l'ouest. Vous soutenez, à présent

M. GREEN: Monsieur le président, le ministre suit une singulière façon de procéder. C'est un discours qu'il tient au témoin.

M. MUTCH: Il fait partie du Comité.

M. GREEN: On n'a permis à aucun d'entre nous d'en faire autant. Le ministre devrait se contenter de questionner le témoin au lieu d'élaborer une thèse au sujet de cette clause du bill. Cette façon d'agir ne me paraît nullement équitable. M. Brazier représente ici la population de la Colombie-Britannique qui estime avoir de bonnes raisons de s'élever contre ce projet d'article.

Le PRÉSIDENT: Si vous prenez la peine de vérifier le compte rendu de la séance d'hier, vous constaterez que je vous ai accordé toute la latitude voulue pour préparer le terrain en vue d'une question que vous aviez l'intention de poser. Je me dois de traiter tous les membres sur le même pied. Je ne vous ai pas censuré et je suis d'avis que chaque membre du Comité devrait pouvoir préciser par de brèves considérations la question qu'il désire soumettre. Le ministre s'en tient, je crois, à ces limites.

Le TÉMOIN: Si vous le permettez, je répondrai au ministre au sujet du dernier point qu'il a soulevé.

J'ai tenté de mettre en lumière, de façon très maladroitement peut-être, cette idée: si l'effet réel de cette clause—qu'elle atteigne un seul ou dix mille articles—ne nous importe pas, nous maintenons que le principe en est faux. Vous soustrayez une donnée à la réglementation uniforme et valable pour tout le pays, en vous accordant de dispositions qui régissent toutes les catégories de trafic à l'exception d'une seule.

J'ai essayé de définir notre position sans tenir compte des répercussions possibles de cet article. Nous avons préconisé pendant des années l'établissement d'un régime uniforme, dans tout le Canada, à l'endroit d'une même catégorie de denrées. Je crois, qu'à une exception près, le bill nous en donne la garantie.

L'hon. M. Chevrier:

D. Si je vous comprends bien, le régime des taxes transcontinentales de concurrence ne devrait admettre aucune exception?—R. Oui.

D. Votre point de vue me paraît clair. Je tentais simplement de vous persuader que vous faites trop état de cette donnée. Mais je ne saurais poursuivre plus avant mon argumentation si M. Green s'y oppose.

Avec votre permission toutefois, je vous citerai une déclaration d'un important manufacturier de la Colombie-Britannique, que je vous prierais de commenter.

M. GREEN: De qui s'agit-il?

L'hon. M. CHEVRIER: Vous le saurez dans un moment.

La nouvelle situation des prix de transport qui, du point de vue de la concurrence industrielle, place l'Ouest canadien parmi les secteurs importants de l'économie nord-américaine, constitue, selon M. Harold Blanchke, président de la *Celanese Corp. of America*, l'un des facteurs qui ont déterminé sa compagnie à engager 82 millions de dollars dans la mise en œuvre d'un programme d'intégration promis à une rapide expansion.

Ces remarques étaient écrites le 14 novembre dernier.

Le déséquilibre marqué des prix de transport qui paralysait l'essor industriel des provinces des Prairies et de la Colombie-Britannique tend à disparaître.

Et voici la citation:

"Nous avons avantage à faire appel à la manufacture de Prince-Rupert plutôt qu'aux fabriques du Texas pour alimenter en pâte cellulosique nos usines de la côte nord-ouest du Pacifique. De même, à la faveur de taxes de concurrence très raisonnables, nous pouvons expédier à la *Canadian Chemicals* d'Edmonton la production de l'usine de Prince-Rupert, en dépit des obstacles que dressent les Rocheuses."

"Au Canada, les tarifs côtiers ont subi en ces dernières années une hausse si accentuée que le transport transcontinental par rail, est devenu aussi économique que le transport par eau, sans compter qu'il présente un avantage important: celui d'être plus rapide."

Ces remarques ne sont pas de moi, mais d'un important manufacturier de la côte du Pacifique, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Oui.

M. LAING: Ce témoignage goûte l'eau salée.

L'hon. M. CHEVRIER: Je vous le donne pour ce qu'il vaut.

Le TÉMOIN: Je dois admettre, comme les représentants des autres provinces, que la situation s'est améliorée avec les années et que nous sommes en meilleure posture du point de vue de la concurrence. Le présent bill va renforcer encore notre position; toutefois, à titre de citoyens du Canada, nous avons droit au même traitement que les autres Canadiens et, particulièrement en ce qui concerne les taxes transcontinentales de concurrence, nous sommes en droit d'attendre qu'on leur applique le même critère qu'aux autres taux de concurrence, qu'il s'agisse de la compétition qui se produit sur le Saint-Laurent, les Grands Lacs ou d'un littoral à l'autre.

M. MUTCH: Monsieur le président, je m'excuse d'interrompre le témoin. Je crois que le ministre n'a pas rapporté exactement l'attitude du Manitoba quant à l'article 332B. Il est vrai qu'en réponse à une question d'un membre du Comité, M. Shepard a déclaré que, selon lui, son gouvernement préférerait tirer parti des avantages que comportent les nouvelles mesures, même si, par le maintien de l'article 332B, le Comité se trouvait à sanctionner l'abandon du principe préconisé dans le bill.

Le représentant du Manitoba a repris l'argument que nous avons entendu ce matin, à savoir que le projet de loi à l'étude déroge au principe qu'il vise à

consacrer. M. Shepard n'a pas soulevé la question dans son mémoire, mais en répondant à un membre du Comité, il a précisé qu'à son avis la province ne sacrifierait pas certains avantages partiels sous prétexte qu'elle ne peut obtenir entière satisfaction.

M. Laing:

D. J'aimerais savoir ce que M. Brazier pense de la définition que donne l'article du "territoire de l'Est" et du "territoire de l'Ouest". Aux termes de la clause, "territoire de l'Est" signifie "tout point sur une ligne de chemin de fer à l'est de Port-Arthur (Ontario) ou d'Armstrong (Ontario)."

D'après ce que je comprends, la règle du tiers permettra aux producteurs ou aux marchands des territoires de l'Est et de l'Ouest d'effectuer des échanges, régis par le tarif transcontinental, avec les industriels ou les commerçants du vaste territoire qui s'étend entre ces deux secteurs. Les zones de l'Est et de l'Ouest vont se disputer le même marché.

Tel qu'il est défini, le territoire de l'Est englobe tout le secteur industriel de l'Est. Quant au territoire de l'Ouest—et j'attire votre attention sur ce détail—il signifie "tout point sur une ligne de chemin de fer en Colombie-Britannique auquel s'appliquent les taxes de concurrence transcontinentales." Je suis porté à croire que devant la complexité de la question, on n'a pas cherché à déterminer le point-limite. Pouvez-vous nous l'indiquer? Ne s'agit-il pas de Mission (C.-B.)?—R. Je crois que les taxes transcontinentales s'appliquent jusqu'à cette localité.

D. Mission est situé à 28 milles à l'est de Vancouver.—R. Oui, tout près de Vancouver.

D. Je sais que les taxes s'appliquent à Victoria où s'arrêtent d'abord les navires, mais elles n'ont pas cours à Nanaïmo situé un peu plus au sud, sur la côte. C'est un très petit centre.

D. Ces taxes ne visent pas non plus notre région fruitière d'Okanagan, qui est pour nous d'une grande importance économique. Ainsi dans la lutte pour accaparer le marché intermédiaire, l'Est peut mettre à profit la production de tout un secteur industriel alors que la Colombie-Britannique en est réduite à l'étroite zone, d'une longueur de 28 milles, qui va de Mission à Vancouver.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire que la concurrence est très localisée.

M. Laing:

D. La position des concurrents ressemble à celle de deux tireurs visant la même cible, mais dont l'un serait placé à 100 verges et l'autre à 900. Qu'en pense le témoin?—R. Je dirai d'abord un mot de ce dernier aspect de la question. La définition s'inspire, selon moi, de l'usage actuel des chemins de fer, qui étendent le même régime tarifaire à des localités situées à l'est de Sudbury. Ainsi se trouve englobée une vaste région industrielle.

D. Si le territoire de l'Ouest était élargi vers l'intérieur, notre situation s'en trouverait-elle améliorée?—R. Cela dépend de la mesure dans laquelle il serait étendu.

D. S'il englobait notre région fruitière, y verriez-vous un précieux avantage pour nous?—R. Oui, sûrement.

D. Un autre point: vous avez parlé de pertes probables de revenu que les chemins de fer doivent chercher à compenser. Selon vous, la mise en œuvre de cette mesure provoquerait des pertes imputables sur le transport des denrées à destination ou en provenance du territoire intermédiaire. Est-ce exact?—R. Je faisais plutôt allusion aux pertes que subiraient les sociétés ferroviaires si celles-ci devaient abolir leurs taxes transcontinentales et cesser de concurrencer les compagnies de navigation.

D. N'auront-elles pas à subir certains déficits du fait des distances que comporte le territoire intermédiaire?—R. Oui, si elles sont forcées d'abaisser leurs prix.

D. Le ministre a signalé que la clause vise un très petit nombre d'articles. Nous avons essayé de savoir quel était ce nombre. Pour ma part, j'ai tenté plusieurs fois de me renseigner sur la portée de cette mesure à l'égard du trafic: on ne peut obtenir de donnée exacte.—R. M. Chevrier a cité un chiffre.

D. Quel est le volume du trafic en cause? Peut-on nous en donner une idée?

L'hon. M. CHEVRIER: Si nous n'avons pu obtenir de précisions sur le trafic en provenance ou à destination du territoire intermédiaire, il est possible de savoir le nombre de denrées transportées sous le régime des taxes transcontinentales.

M. MUTCH: On n'est guère renseigné si on ignore le volume et le poids des marchandises. Il existe quelque différence entre un chargement d'acier et une voiturée de flocons de maïs.

M. LAING: Faute de renseignements, il serait aussi juste d'affirmer que la clause atteint un nombre considérable d'articles et menace de modifier tout le bilan des chemins de fer. Elle consacre un principe dont les répercussions peuvent s'étendre à d'autres sources de recettes ferroviaires.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous obtiendrons des éclaircissements là-dessus un peu plus tard.

M. LAING: Merci.

Le TÉMOIN: Le tarif transcontinental qui régit le mouvement du trafic en direction de l'ouest est très limité; à un moment donné, il ne renfermait que 5,800 articles. Si les chemins de fer croient opportun de renoncer à la concurrence et d'abolir ce tarif, nous n'avons qu'à accepter leur décision.

M. Laing:

D. Avez-vous quelques données relatives au volume des marchandises expédiées présentement de la Colombie-Britannique sur des réseaux américains?—

R. Les autorités des chemins de fer sauraient sans doute vous renseigner mieux que nous sur le sujet.

D. Il y a une forte quantité de papier qui voyage sur les voies américaines?—

R. Oui, toutefois, nos exploitants de la forêt s'inquiètent moins du bois de la Colombie-Britannique qui traverse la frontière sur les rails américains que du bois des États-Unis qui parvient aux marchés de l'Est canadien sur nos voies.

D. Est-ce à dire que le revenu provenant du transport du grain permettrait aux chemins de fer des États-Unis d'établir des taxes plus raisonnables sur le voiturage des autres denrées?—R. Leur tarif des grains est plus élevé, je crois.

D. De beaucoup?—R. Oui.

D. Dans quelle proportion?—R. Je ne sais au juste.

M. GREEN: L'écart atteint-il 40 p. 100?

Le TÉMOIN: C'est une bonne approximation.

M. Argue

D. D'après ce que je comprends des remarques du témoin, la règle du tiers n'aura pas nécessairement de sérieuses répercussions sur les taxes transcontinentales qui frappent les expéditions vers la Colombie-Britannique. M. Brazier nous a exposé les aspects actuels de la concurrence, laissant entendre que les cargos entreraient de nouveau en lice un de ces jours. Nous dirait-il dans quelle mesure sa province aura à souffrir de la nouvelle clause?—R. Qu'elle nous soit préjudiciable ou non, c'est le principe qui importe.

D. Je dis que cette disposition ne nuit pas à la Colombie-Britannique. C'est le principe qui vous inquiète?—R. J'hésite à dire ce qu'en sera le résultat lorsque le régime de péréquation des taux sera mis en vigueur, alors que cette somme de \$7,000,000 sera appliquée aux taux.

L'hon. M. CHEVRIER: Il est impossible de le dire tant que l'entier projet de péréquation n'aura pas été approuvé par la Commission.

Le TÉMOIN: Et c'est pourquoi je désire que la question en reste une de principe. L'Alberta et les provinces des Prairies ont, il va sans dire, leurs taux statutaires sur le grain. Dans la Colombie-Britannique, cela ne nous tracasse pas.

M. Cavers:

D. Vous en profitez aussi, n'est-ce pas?—R. De toute façon, cela disparaîtrait si les taux étaient plus élevés, s'ils étaient égalisés à partir de Fort-William.

D. Mais vous insistez pour qu'ils soient égalisés à partir de Fort-William, parce que la Colombie-Britannique en profiterait?—R. A Vancouver, nous achetons beaucoup de grain des Prairies; nous l'employons à des fins domestiques pour la mouture, les provendes et le reste. Si le grain arrive à Vancouver pour être exporté, le taux est de 20c., et nous ne nous en plaignons pas, mais si nous devons l'utiliser nous-mêmes, le taux est de 36½c. Il est vrai qu'il y a eu certaines subventions au cours des dernières années, mais c'est le taux normal que nous payons.

M. ARGUE: Vous voudriez que le taux de 36 cents soit réduit à 20?

Le TÉMOIN: Cela nous avantagerait beaucoup.

M. ARGUE: Nous aimerions cela aussi.

Le TÉMOIN: Oui, mais ce serait créer en Colombie-Britannique une situation différente de celle de l'Est du Canada.

M. MUTCH: Cela constituerait une accentuation de ce qui, d'après vous, constitue un désavantage géographique bien caractérisé.

Le TÉMOIN: C'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions à poser à M. Brazier?

Le président:

D. Pour en revenir au point que j'ai soulevé—et je n'aurais peut-être pas dû le soulever au milieu de votre exposé—au sujet des répercussions de la concurrence, vous ai-je bien compris lorsque vous avez répondu tantôt à M. Laing; avez-vous dit au Comité que le plein avantage des tarifs transcontinentaux était très localisé, et que seulement une très petite partie de la Colombie-Britannique en profiterait?—R. Pas tout à fait, monsieur le président. Les pleins tarifs transcontinentaux ne s'appliquent qu'à Vancouver, et à une certaine région aux environs de Vancouver et de Prince-Rupert. Comme Calgary, tout l'intérieur en retire quelques avantages, parce que les tarifs sont basés sur celui de Vancouver, plus le transport de retour, ce qui représente tout de même moins que le tarif normal.

Q. Mais il est encore vrai que le plein avantage du tarif transcontinental est restreint à une petite région aux environs de Vancouver, et que dès que vous atteignez 15, 30 ou 40 milles en dehors de Vancouver, les avantages commencent à diminuer?—R. C'est vrai.

D. Alors, cela ne fait-il pas ressortir le point que j'ai soulevé tantôt, soit qu'il n'est pas juste de comparer un tarif transcontinental de concurrence à un tarif de camionnage de concurrence, quand, dans le cas de ce dernier, cette concurrence s'exerce à tous les endroits de la ligne?—R. Il peut que ce ne soit pas juste, monsieur le président. . .

D. Très bien alors, si c'est. . .

M. GREEN: Laissez lui finir sa réponse.

Le TÉMOIN: Puis-je faire remarquer ceci: nous avons, en Colombie-Britannique, des lignes de camionnage qui circulent entre deux points différents; ces camions n'arrêtent pas du tout aux points intermédiaires, peut-être parce que le trafic ne le justifie pas, mais nous avons des camions qui font le transport entre deux grands centres seulement.

Le président:

D. Ne trouvez-vous pas que là où les chemins de fer ont établi un tarif de concurrence dans la localité dont vous parlez, ce tarif avantage une grande partie des localités situées sur le parcours?—R. Seulement lorsqu'il y a des centres importants entre deux terminus.

D. Seulement lorsque le trafic est suffisant pour justifier l'arrêt des camions?—R. Oui.

D. N'est-il pas vrai qu'il est alors injuste de comparer un taux transcontinental de concurrence dont les avantages sont réservés à un petit district aux environs des ports en question . . .

M. MUTCH: Vous voulez dire l'avantage entier?

Le PRÉSIDENT: Oui. Est-il juste de comparer ce genre de tarif de concurrence à celui où la pression est continue tout le long du trajet?—R. Je ne suis pas de votre opinion, monsieur le président. Vous verrez que tous les tarifs de concurrence des chemins de fer, qu'il s'agisse de concurrence routière ou maritime, portent des instructions dans ce sens: les tarifs ou les taxes ne s'appliqueront pas en provenance ou à destination des points intermédiaires, et ne doivent pas être utilisés pour former des taux combinés.

D. Ne faites-vous pas allusion aux tarifs de localité à localité?—R. Oui, il faut déterminer s'il y a de la concurrence entre A et B. S'il n'y en a pas, les chemins de fer n'établiront pas de taux concurrentiel.

D. Je comprends exactement votre idée, mais vous parlez des tarifs de localité à localité, alors que je parle des tarifs généraux de concurrence des camions. Prenez, par exemple, de Montréal à Hamilton; est-ce votre opinion que tout le district de Montréal à Hamilton ne profite pas comme résultat de la concurrence des camions?—R. Franchement, monsieur le président, je ne le sais pas.

D. Simplement une autre question, si vous le voulez bien...

M. LAING: Mais la même chose s'appliquerait de Vancouver à notre région d'Okanagan où nous avons maintenant des lignes de camionnage.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, je présume que le tarif de concurrence subsistera entièrement à part du tarif transcontinental. Vous aurez des taux de concurrence dans cette région.

M. LAING: Des tarifs de taux de concurrence à l'intérieur de notre province.

Le PRÉSIDENT: Entièrement à part des tarifs transcontinentaux.

M. LAING: Ils découlent directement des tarifs transcontinentaux et, s'ils n'existaient pas, il n'y aurait pas cette concurrence des camions.

Le président:

D. Rien qu'une autre question, si vous le permettez. Pensez-vous que le tarif transcontinental existant sera sérieusement entravé, si du moment qu'il devient trop élevé, les taux de concurrence des chemins de fer américains permettront à ces derniers d'obtenir le trafic?—R. C'est une possibilité qui serait à l'avantage du Canada si elle se présentait.

D. Pensez-vous que nos chemins de fer permettront qu'elle se présente?—R. Et laissez aller le trafic?

D. Laisseront-ils aller le trafic? Je sais que c'est embarrassant, mais je désire une réponse directe.—R. Je crois, monsieur le président, que ce serait simplement une question de délibérer et de comparer le trafic que les chemins de fer transportent à Vancouver et aux points intermédiaires. S'ils sont pour perdre en diminuant les tarifs intermédiaires plutôt qu'en maintenant les tarifs transcontinentaux, je dis qu'ils supprimeront ses derniers.

D. Pensez-vous sérieusement qu'ils le feront?

M. MUTCH: C'est comme me demander s'ils sont en affaires pour la gloire de Dieu ou pour faire de l'argent; la réponse est facile à donner.

Le président:

D. Je ne veux pas vous ennuyer injustement, mais vous êtes un expert, et je n'ai absolument aucune notion dans ce domaine.—R. Prenant la situation telle qu'elle existe actuellement, il n'y a pas beaucoup de tarifs transcontinentaux qui sont plus d'une fois et demie le tarif de Calgary à Vancouver; il n'y en a pas beaucoup.

D. Si tel est le cas, les chemins de fer n'en souffriront pas alors beaucoup; est-ce qu'il n'en est pas ainsi? — R. Oui, mais je dis ceci: pourquoi poser inutilement un mauvais principe dans ces amendements?

D. Ai-je raison de supposer que d'après votre témoignage, vous insistez auprès du Comité au sujet d'une question de principe qui ne coûtera rien à qui que ce soit?—R. Cette question me tracasse, parce que je ne sais pas quelle sera la situation dans cinq ou dix ans, et il va nous falloir y faire face. C'est une disposition statutaire, et elle demeurera peut-être pour toujours dans la loi, je dis qu'il ne faut pas l'y insérer.

D. S'il en est ainsi, vous pouvez toujours vous adresser à la Commission pour demander justice.—R. Non pas, si c'est dans les statuts.

M. MUTCH: Quand avons-nous amendé la Loi des chemins de fer par mesure législative, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Je vais vous laisser répondre à cette question.

M. MUTCH: Si l'on prend autant de temps la prochaine fois, la plupart d'entre nous seront morts.

Le TÉMOIN: Nous nous rappelons combien il a fallu de temps en Colombie-Britannique pour faire disparaître cette disparité injuste que comportait notre tarif différentiel des Montagnes; il nous a fallu plus de cinquante ans pour nous en débarrasser, et nous n'aimerions pas à avoir de disposition statutaire comme celle-ci qui affecterait ou pourrait affecter nos tarifs pendant un certain temps.

Le PRÉSIDENT: Vous avez été bien patient de répondre aux questions, et au nom du Comité...

M. GREEN: Avant que vous terminiez, monsieur le président...

M. Green:

D. Monsieur Brazier, les tarifs s'appliquent à la partie inférieure de l'Île de Vancouver, n'est-ce pas?—R. Oui, Victoria.

D. Les tarifs transcontinentaux?—R. Oui, jusqu'à Victoria.

D. Quelle proportion de la population de la Colombie-Britannique est concentrée dans la région qui bénéficie entièrement des tarifs transcontinentaux?—R. Un peu plus que la moitié de la population de la Colombie-Britannique.

D. Environ la moitié de la population de la Colombie-Britannique se trouve dans Vancouver et sa banlieue, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. En plus de cela, vous avez la vallée du Fraser, Victoria et sa banlieue, de même que Saanich. Tous ces endroits pris ensemble ne constitueraient-ils pas au moins les trois quarts de la population?—R. Je le crois, monsieur Green. Il y aurait un peu plus de 700,000 habitants dans ce triangle.

D. Et les autres habitants de la Colombie-Britannique en profitent bien qu'à un degré moins élevé?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Brazier, je désire au nom du Comité... vous avez une question, monsieur Evans?

M. EVANS: Je désire vous faire remarquer que je puis répondre à une question que vous avez posée à M. Brazier et à laquelle celui-ci ne pouvait répondre. Il s'agit de la question de savoir...

Le PRÉSIDENT: Je m'en remets à M. Brazier. Désirez-vous que M. Evans réponde à une question pour vous?

Le TÉMOIN: Je désire certainement que le Comité ait tous les renseignements possibles.

M. EVANS: La question que vous avez posée, monsieur le président était à l'effet de savoir s'il existe des taux de concurrence ordinaires qui ne s'appliquent pas aux points intermédiaires, et il y a déjà un exemple au compte rendu. Les taux de cinquième catégorie sur les conserves figurent dans un tableau que j'ai fourni au Comité, et j'ai mentionné le fait qu'il y a des tarifs de concurrence par eau en été et par camion en hiver sur ces produits entre Hamilton et Montréal. Ces tarifs de concurrence ne s'appliquent pas d'Hamilton aux points intermédiaires, mais seulement d'Hamilton à Montréal.

Le PRÉSIDENT: Au nom du Comité, je désire vous remercier, monsieur Brazier, de même que vos associés, pour votre exposé si utile.

M. Hugh O'Donnell, K.C., avocat des chemins de fer Nationaux du Canada, est rappelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, pour autant qu'il s'agit des chemins de fer Nationaux du Canada, je ne crois pas qu'il y ait, pour le moment, quelque chose d'utile à ajouter à ce que nous avons dit. Nous n'avons pas d'objection au principe du bill. Il n'y a qu'une chose qui s'est présentée à mon esprit, et qui pourrait être utile au Comité; elle a trait à la question des tarifs transcontinentaux qui a été mentionnée hier alors qu'il a été signalé que le National-Canadien aurait peut-être quelque chose à dire sur le sujet. À cet égard, nous agréons toujours le principe du bill, et nous maintenons ce que nous avons dit au début. Notre idée de l'importance de cette règle d'un et un tiers n'est pas entièrement conforme à celle de nos amis du Pacifique-Canadien, mais il ne faut pas oublier qu'il y a nombre de choses sur lesquelles nous n'avons pas toujours été d'accord avec eux. Nous respectons leurs opinions, mais d'après notre appréciation de la situation, cette recommandation n'aurait pas le résultat rigoureux que le Comité peut avoir cru en premier lieu. Il n'y a relativement qu'un petit nombre de tarifs d'impliqués. Nous pouvons en revenir au langage de la Commission royale elle-même quand, à la page 108, de son rapport, elle énonce ce qui suit:

"L'habitude déclarée des chemins de fer est de publier des tarifs transcontinentaux applicables aux denrées ordinairement transportées d'un littoral à l'autre, et qui conviennent au transport maritime. Nombre de ces tarifs, étant plus élevés que ceux de transport jusqu'aux points intermédiaires, ne soulèvent pas de plaintes. D'autres sont très légèrement inférieurs à ces derniers. Cependant, il existe quelques tarifs transcontinentaux (relativement peu nombreux) qui sont très bas en comparaison des tarifs de transport aux points intermédiaires. Quelques exemples éclairciront la situation:"

Et ce sont les tarifs indiqués dans le rapport. Vous les trouverez au haut de la page 109.

De plus à la page 111 du rapport, la Commission déclare:

"Tant que la concurrence existera, les chemins de fer devraient être autorisés à l'affronter. Mais lorsque cette attitude crée des anomalies de la nature indiquée ci-dessus et cause des griefs si persistants, il est désirable de trouver une solution qui permettra aux chemins de fer de soutenir la concurrence, tout en abolissant les anomalies ou du moins en en faisant disparaître la plupart.

Ce texte est censé refléter les idées de la Commission au sujet de ces anomalies mais, d'après nous, il y a relativement peu de tarifs qui puissent requérir un traitement rigoureux. Je crois qu'il a été mentionné que dans cette présente loi proposée, ces éléments doivent être traités de façon distincte, vu que les taux sont établis en vertu de ce tarif transcontinental de concurrence auquel le ministre

et M. Brazier ont fait allusion; et ils doivent être séparés afin d'être étudiés d'une façon efficace. Le tarif se rapporte simplement aux taux transcontinentaux de concurrence et pas à d'autres. Je crois qu'il n'y a que 200 item mentionnés en vertu de ce tarif comprenant environ 2,000 articles sur un total de quelque 14,000 articles dans la classification générale des marchandises. Le National-Canadien est d'avis que, dans les circonstances actuelles, peu de ces tarifs auront besoin d'un traitement rigoureux mais, comme M. Brazier l'a dit, si la concurrence n'existait pas, les chemins de fer seraient justifiés de retirer les taux et, si elle existait, de les ajuster à la hausse ou à la baisse, comme tout autre tarif. A tout prendre, cependant, le National-Canadien ne croit pas qu'il faudra une modification rigoureuse de la situation à Vancouver.

Je dois maintenant dire au Comité que les taux qui ont occasionné les plaintes, et il y en a des exemples dans le rapport de la Commission, sont en majeure partie des taux relativement très bas. Si quelqu'un désire les examiner, ils sont ici dans le tarif. Il y a relativement peu d'articles, relativement peu de ces taux qui seraient atteints; et, comme M. Brazier l'a fait remarquer, il y a très peu de ces taux qui ne seraient pas plus élevés à Vancouver que les taux aux points intermédiaires, comme le taux de \$3, de \$2.74, de \$4 et ainsi de suite. Il n'y a que les taux très bas qui pourraient avoir besoin d'être rajustés; et même alors, la Commission semble indiquer que le rajustement ne devrait pas être très rigoureux. Au niveau actuel des taux, nous ne voyons pas la nécessité d'un changement complet des taux transcontinentaux, ni de changements ou ajustements rigoureux de ces mêmes taux, mais il peut plus tard se présenter des conditions où des changements pourront être effectués lorsque ces taux, comme tous les autres, devront être révisés. C'est tout ce que j'ai à dire, monsieur le président.

M. Laing:

D. Pouvez-vous identifier pour nous les articles maintenant sous le régime des anciens taux?—R. Les taux qui nous intéressent particulièrement se trouvent aux pages 109 et 113 du rapport; mais si vous examinez le tarif, vous constaterez qu'il y en a relativement peu qui sont affectés. Ce sont les taux-échantillons, ceux au sujet desquels le bill a pour but d'apporter quelque soulagement.

M. Green:

D. Pouvez-vous nous dire, monsieur O'Donnell, le nombre des taux qui se trouveront dans la même catégorie que ceux-là?—R. Je n'ai pas examiné tout le tarif, monsieur Green, mais je crois qu'au plus 10 p. 100 des articles devraient être étudiés, et il aurait relativement peu d'ajustement à leur apporter d'un côté ou de l'autre.

D. Et vous dites qu'il n'y a qu'environ 20 articles en tout?—R. Le nombre de ces articles serait probablement de 20 à 25.

D. J'ai posé cette question, parce que M. Frawley nous a dit qu'un nombre considérable d'articles seraient affectés.—R. Ce sont ceux, monsieur, que l'on souligne particulièrement. Ce sont ceux auxquels les gens font allusion lorsqu'ils s'efforcent d'appuyer le point qu'ils veulent établir. Pour autant qu'il s'agit du National-Canadien, il y en a relativement peu qui nécessiteraient un traitement bien rigoureux.

M. Gillis:

D. Est-ce que cela comprend un fort pourcentage du mouvement des marchandises?—R. Je n'ai pas de chiffres à ce sujet mais, d'une façon générale, je ne pense pas que le bill cause autant de perturbations que mes amis en appréhendent. Toutefois, il y aura ici et là un taux qui, comme d'autres, exigera d'être révisé.

D. Toujours à la hausse?—R. Non, monsieur, pas toujours à la hausse; vous pouvez avoir une concurrence telle que les taux pourraient descendre; quelques-uns pourraient même être abolis.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je en poser une?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur.

L'hon. M. CHEVRIER: D'après l'opinion exprimée par M. Green hier, il se pourrait que certains taux transcontinentaux fussent abolis ou modifiés pour autant qu'il s'agisse du National-Canadien. Quelle est ici la situation?

Le TÉMOIN: Lorsque l'avant-projet de loi a été disponible, tout comme lorsque le rapport a été publié, le National-Canadien l'a examiné et l'a approuvé, comme le Comité en a été informé aujourd'hui.

M. GREEN: Pouvez-vous nous promettre que les taux transcontinentaux ne monteront pas?

Le TÉMOIN: Nous ne pouvons pas faire de promesse à l'égard d'un taux en particulier. Je crois que vous devez prendre pour acquit que les chemins de fer s'efforcent d'obtenir toutes les affaires qu'ils peuvent, même les affaires qu'ils peuvent obtenir sur une base qui contribuera à couvrir leurs dépenses générales, pas nécessairement à un profit, mais à une contribution aux dépenses générales; ils vont les prendre, ils vont tout prendre ce qui est de nature à leur rapporter de l'argent.

M. LAING: Même à Vancouver?

Le TÉMOIN: Même à Vancouver. Je dois dire que des taux en particulier ont besoin d'être mis au point, et c'est ce qui arrive chaque jour dans le domaine de la tarification. Les taux de concurrence changent constamment et, chaque année, il y en a environ 25,000 qui sont continuellement à la hausse ou à la baisse.

L'hon. M. CHEVRIER: La situation des recettes du National-Canadien sera-t-elle atteinte par l'application de la règle d'un et un tiers?

Le TÉMOIN: Elle sera modifiée d'une façon ou d'une autre à l'égard des taux particuliers, et je ne connais pas de raison pour laquelle il n'en serait pas ainsi. Les mises au point des recettes générales ne sont pas faites sur la base de modifications de certain taux en particulier, comme plusieurs témoins l'ont dit.

M. BYRNE: Si l'on tient compte des sérieuses observations faites ici, hier, par le témoin de l'Alberta, êtes-vous d'accord avec tout ce qu'il dit au sujet de l'absurdité des taux actuels, au sujet de la façon dont les chemins de fer sont traités, compte tenu de l'existence d'un tarif avantageux sur les céréales transportées vers l'ouest.

Le TÉMOIN: Je ne désire pas revenir sur ce vieux débat concernant ce qui aurait dû être fait à l'égard des taux sur le grain et de ceux du Nid-de-Corbeau.

M. BYRNE: Je ne propose pas de faire quoique ce soit au sujet de cette question. Je voulais simplement savoir si vous pensez que la situation est aussi déraisonnable qu'on l'a dit.

Le TÉMOIN: Elle est très déraisonnable dans certains cas; dans d'autres, elle est raisonnable, si raisonnable que nous avons attendu bien trop longtemps avant de demander un changement. Un autre témoin pourrait peut-être nous renseigner à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur O'Donnell. Nous allons maintenant appeler M. Knowles.

M. L. J. Knowles, conseiller spécial en trafic de la Commission royale des Transports, est appelé.

Le TÉMOIN: Je crains, monsieur le président et monsieur le ministre, que mes remarques soient quelque peu déçues, parce que je ne pensais pas devoir

être entendu avant la fin de toute la série des auditions, afin de pouvoir conseiller le Comité sur les points soulevés. Quelques-uns de ces points ont été éclaircis, cependant que d'autres ne l'ont pas été.

Je désire dire quelques mots au sujet des taux transcontinentaux. Comme le Comité le sait, j'ai été conseiller de la Commission royale sur les questions de trafic. J'ai abandonné mon poste de gérant du trafic-marchandises du National-Canadien pour occuper celui-ci pendant deux ans. Puis, le ministre m'a demandé d'agir comme conseiller de votre Comité d'une manière aussi impartiale et désintéressée que je le pouvais.

Avant d'entrer au service de la Commission, celle-ci s'est enquis auprès de presque tous les avocats qui se présenteraient à l'égard du fait que je devais être leur conseiller. Il n'y eut pas d'objections à ce que je donnasse des conseils, malgré mon poste technique de gérant du trafic-marchandises du National-Canadien. Et d'après ce que je puis voir, il n'y eut aucune objection à ce que je conseille la Commission royale.

Il va sans dire que je ne puis vous mettre au courant de ce qui s'est passé au sein de la Commission. La Loi sur les secrets officiels me l'interdit. Toutefois je puis vous dire ceci: c'est que la Commission a demandé mon opinion sur toutes les questions de trafic soulevées lors de ses audiences. Elle fut de mon opinion sur quelques-unes, mais non pas sur d'autres. Je ne saurais vous dire lesquelles. Mais je désire vous faire remarquer qu'à l'égard des taux transcontinentaux, je ne crains pas les résultats que d'autres semblent craindre au sujet de la règle d'un et un tiers.

Je veux aussi vous dire ce que la Commission royale avait exactement à l'esprit au sujet de cette question.

D'une part, les chemins de fer voulaient faire face à la concurrence par eau à Vancouver sur certains articles qu'ils devaient transporter à des taux extrêmement bas. Je me souviens d'un taux, celui sur les tuyaux de fer, qui était tout d'abord de 75c. de l'est à l'ouest. Il avait été par la suite porté, sauf erreur, à environ \$1.32. Les manufacturiers de l'Est découvrirent que les tuyaux de fer arrivaient comme l'est à 60c. de Liverpool et de Londres à Vancouver.

J'avais pris part au débat relatif à la fixation de ce taux. Nous en étions venus à la conclusion qu'il pourrait être de \$1.20 sans causer trop d'embarras. Le taux fut ainsi établi, mais les manufacturiers de l'Est perdirent le contrat subséquent se rapportant au projet d'égout à Saanich (C.-B.).

J'ai quitté mon poste pour joindre la Commission royale après que ce taux eût été établi, mais j'ai découvert plus tard qu'il avait été réduit à \$1. C'est un taux extrêmement bas et je m'attendais qu'il causât des embarras aux points intermédiaires.

Maintenant, parlons des conserves alimentaires. Au temps où la Commission siégeait, le taux était de \$1.47, et il y eut de vives plaintes en Alberta, comme il y en avait eu d'ailleurs depuis des années, au sujet du taux de \$2.88 à Calgary et Edmonton. M. Frawley a proposé la même règle que celle applicable aux États-Unis, et soutenu que le tarif devrait être applicable aux points intermédiaires pour supprimer cette disparité injuste envers l'Alberta. Mais je désire faire remarquer ce que la Commission a dit à cet égard.

M. McCulloch:

D. A quelle page cela se trouve-t-il?—R. A la page 111 du rapport de la Commission royale, où je lis ce qui suit:

“Prendre les tarifs transcontinentaux comme maxima des taxes de transport jusqu'aux points intermédiaires équivaldrait en réalité à considérer que des villes comme Calgary et Edmonton sont situées sur le littoral pour fins de tarification. L'Alberta ne propose pas ce correctif radical”.

Je crois que M. Frawley a dû oublier quelque élément des délibérations de la Commission royale, parce que je pense l'avoir entendu dire qu'elle ne s'oppo-

serait pas à un tarif de 10 à 15 p. 100 plus élevé aux points intermédiaires. Sur ce point, il ne s'en tenait pas à la règle intermédiaire stricte.

“L'Alberta ne propose pas ce correctif radical, mais elle déclare, de fait, que si un bas tarif de transport jusqu'au littoral est établi, le tarif à des points intermédiaires comme Calgary et Edmonton ne devrait pas être plus élevé qu'un tarif juste et raisonnable établi en comparaison. D'après l'Alberta, cela signifie que si les chemins de fer peuvent abaisser fortement certaines taxes de transport jusqu'au littoral, en fonction des frais de transport océanique et réaliser quand même un certain bénéfice, il y a preuve certaine de profits exorbitants quand les tarifs aux points intermédiaires comme Calgary ou Edmonton sont le double de ceux qui ont cours jusqu'à Vancouver.

Une situation semblable a été réglée aux États-Unis par le refus d'alléger la situation des chemins de fer américains en matière de transport sur long et court parcours. De la sorte, s'ils tiennent à obtenir une part du trafic transcontinental, ils doivent appliquer le tarif transcontinental comme maximum des taxes aux points intermédiaires”.

M. Brazier a mentionné le fait que le tarif actuel sur les conserves alimentaires est de \$1.57. Je crois qu'il a dit qu'il était d'environ \$1.64 sur les chemins de fer américains qui transportent ces marchandises de l'Est jusqu'à Vancouver, parce que le *Great-Northern* applique à Vancouver le tarif de Seattle. Mais M. Brazier n'a pas dit que le tarif de \$1.64 s'applique à tous les points intermédiaires aux États-Unis. Ce dont M. Frawley s'est plaint et dont la Commission avait à s'occuper, c'est que nous avons à l'époque un tarif de \$1.40 à Vancouver, soit un taux inférieur de 60 p. 100 au tarif normal.

Je crois être en règle lorsque je déclare que la Commission a décidé qu'elle devait trouver une solution à chacun des problèmes qui lui étaient soumis. Elle a décidé de ne se soustraire à aucune de ses obligations.

Elle ne pouvait envisager cette situation et dire qu'il est juste de demander \$2.88 jusqu'à Calgary et Edmonton, et \$1.40 jusqu'à Vancouver. J'ai fait des recherches pour trouver une méthode quelconque employée par d'autres pays au sujet de cette situation, et j'ai constaté que, selon la législation britannique, je crois que c'est dans la *Road and Rail Traffic Act, 1933*, aucun chemin de fer ne pouvait, dans le but de faire face à la concurrence, réduire un tarif de plus de 40 p. 100 sans avoir l'approbation du *Rates Tribunal*, et cette approbation pouvait comporter l'établissement d'une sorte de tarif semblable permettant à chacun d'en profiter.

Je ne sais pas exactement ce qu'ils feraient là-bas, mais la Commission eut à faire face à cette situation, soit ce tarif extrêmement bas à Vancouver que les chemins de fer et la Colombie-Britannique voulaient conserver et, cependant, il lui fallait tenir compte des plaintes de l'Alberta.

La proposition finale fut celle-ci, soit d'appliquer un tiers de plus aux points intermédiaires. Lorsque la Commission en est venue à cette conclusion, j'ai vérifié la situation et, d'après ma connaissance de la fixation des tarifs depuis quarante ans pour le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, je n'ai pas cru que cette hausse nuirait beaucoup aux chemins de fer. J'ai été à l'emploi du Pacifique-Canadien pendant sept ans avant d'entrer au service du National-Canadien.

Nous avons beaucoup entendu parler de la manière dont les choses se font aux États-Unis, et je désire vous faire remarquer que dans la première décision de l'*Interstate Commerce Commission* sur ces tarifs transcontinentaux, il a été prévu que les tarifs aux points intermédiaires pourraient être d'un pourcentage plus élevé qu'au littoral, et la décision primitive de Spokane, comme on l'appelait, prévoyait un tarif de 25 p. 100 plus élevé aux points intermédiaires. La Commission royale a établi ce tarif à 133 $\frac{1}{2}$ p. 100.

L'*Interstate Commerce Commission* a finalement été d'opinion que les tarifs transcontinentaux devraient s'appliquer aux points intermédiaires. Je ne sais pas pourquoi. Je puis simplement hasarder l'opinion que c'était dû au fait que les lignes océaniques transcontinentales étaient sous sa juridiction, et elle a décidé que les tarifs ferroviaires s'appliqueraient aux points intermédiaires; autrement, les chemins de fer auraient eu des tarifs beaucoup plus bas en direction du littoral, en vue de faire concurrence aux navires, et elle voulait protéger les deux voituriers.

Je désire faire remarquer que pendant plusieurs années après la décision primitive de l'*Interstate Commerce Commission*, les tarifs aux points intermédiaires de Spokane, Salt Lake City et Denver, de même qu'à d'autres endroits des environs, étaient de 25 p. 100 plus élevés que ceux au littoral.

La Commission royale eut à affronter tous ces problèmes; il lui fallait rendre une décision et dire que les tarifs de taux de concurrence transcontinentaux s'appliqueraient aux points intermédiaires, ou bien que subsisterait cette disparité injuste envers l'Alberta. Je ne suis pas ici pour prendre la défense de la Commission, mais je crois qu'elle en est arrivée à une solution raisonnable qui ne lésera personne.

Nous avons entendu parler du fer et de l'acier. On craint que si cette règle est appliquée, les chemins de fer suppriment leur bas tarif sur le fer et l'acier. Je désire faire remarquer qu'à part les tarifs transcontinentaux sur un produit désigné, il n'y a pas de tels tarifs réguliers de l'Est jusqu'à la région de Vancouver. Il n'a pas été jugé nécessaire de les publier, parce qu'il y a toujours eu une sorte de tarif de concurrence basé sur celle par eau, ou les concurrences américaine et britannique.

Quant au fer et à l'acier, si les tarifs de taux de concurrence transcontinentaux disparaissaient, les chemins de fer auraient à établir un tarif normal pour le fer et l'acier, parce que ce sont des matières premières, et en vertu des dispositions de péréquation du bill, la Commission des transports doit examiner tous les taux sur un produit désigné en vigueur dans l'Est, et s'il n'y a que des taux de catégorie dans l'Ouest, il lui faut étudier si les taux sur un produit désigné doivent être établis dans l'Ouest. Je connais les propres intérêts des chemins de fer. Du moins, si j'occupais le poste de directeur du trafic-marchandises, je verrais à établir sur l'acier un tarif de taux sur un produit désigné qui permettrait aux gens de la Colombie-Britannique d'avoir de l'acier canadien et de l'utiliser.

M. Green:

D. Ce tarif serait-il aussi bas que le tarif transcontinental?—R. Pas nécessairement. D'après moi, vous ne pouvez pas avoir sur un parcours de 3,000 milles de chemin de fer un tarif-marchandises aussi bas qu'un tarif par voie d'eau.

M. Laing:

D. N'y eut-il pas une demande d'augmentation de ce tarif en 1941, époque où les tarifs furent fixés?—R. Je ne m'en souviens pas.

D. Puis ont suivi, pendant la guerre, les belles réalisations de notre pays en construction navale. Je crois qu'il y a eu une demande d'augmentation de ce tarif au sujet de la tuyauterie.—R. Je ne crois pas qu'une demande soit nécessaire pour augmenter un tarif de taux de concurrence. Il suffit de déposer ce tarif auprès de la Commission, et si personne ne s'y oppose ni ne demande d'explications, il entre en vigueur. Il n'y a pas d'embarras au sujet de l'augmentation de ce tarif.

L'hon. M. CHEVRIER: Les tarifs ont été immobilisés de 1941 à 1947.

M. LAING: Juste avant qu'ils fussent immobilisés, on envisageait une augmentation sur la tuyauterie.

Le TÉMOIN: Je crois qu'il y eut quelques augmentations juste avant que les tarifs fussent gelés.

M. Green:

D. Y a-t-il maintenant un tarif normal pour le fer et l'acier?—R. Non, monsieur.

D. Ils sont compris dans le tarif transcontinental?—R. Oui.

D. Vous dites que si les tarifs transcontinentaux disparaissaient, il y aurait probablement un tarif de taux sur un produit désigné?—R. Pour autant que j'ai donné mon opinion aux chemins de fer Nationaux du Canada, il s'agirait d'établir un taux sur un produit désigné raisonnable sur le fer et l'acier plutôt qu'un taux de catégorie.

D. Toutefois, ce tarif serait plus élevé que le tarif transcontinental?—

R. Oui, c'est ce que je pense.

Nous avons entendu parler des tarifs pour le bois. Il en a été fait mention ce matin, et M. Brazier a dit justement qu'ils avaient été réduits de Vancouver à l'Est sur la base de Seattle. La raison en est bien simple. La Commission des transports n'a pas cru nécessaire d'imposer des augmentations maxima sur un produit désigné. Cet argument a été présenté devant la Commission chaque fois que nous avons eu un cas de tarif. La question n'est pas encore réglée, mais l'*Interstate Commerce Commission* a fixé un maximum sur le bois en provenance de Seattle. A l'origine, les tarifs de Vancouver en direction de l'Est étaient basés sur ceux de Seattle, et précisément parce que l'*Interstate Commerce Commission* a établi une augmentation maximum, les chemins de fer canadiens ont dû par la suite réduire leurs tarifs sur la base de Seattle. C'est toute la raison.

M. GREEN: C'est ce que vous appelez un taux sur un produit désigné?

Le TÉMOIN: Oui.

C'est à peu près tout ce que j'ai à dire au Comité pour éclaircir un point qui, je le pense, n'avait pas encore été établi. Je dois dire que je ne suis pas préparé à fond au sujet des autres questions, tels que les arbitraires, les disparités injustes, les tarifs de concurrence, les groupements et le reste. Mais je dois dire qu'après le lunch ou lundi, il me fera plaisir de discuter avec les membres du Comité les autres questions qui m'ont frappé et n'ont pas encore été décidées.

M. Laing:

D. Vous avez, monsieur Knowles, parlé d'un certain précédent de la règle d'un et un tiers par laquelle un système anglais établit un minimum de 40 p. 100 de réduction sur tout tarif de concurrence en Angleterre?—R. Ce n'est pas un parallèle exact, monsieur Laing. Je voulais simplement trouver jusqu'à quel point un tarif normal peut être abaissé et rester encore dans les limites de la loi.

D. Dans le cas de la réduction britannique, alors que le minimum de 40 p. 100 a été établi, est-ce que cela s'appliquait à tous les tarifs de concurrence?—R. A tous les tarifs de concurrence et aux tarifs de taux sur un produit désigné. Si on diminue le tarif normal de plus de 40 p. 100, il faut avoir l'autorisation du tribunal britannique, parce que ce dernier a décrété effectivement ceci: après que nous avons prescrit un tarif normal et raisonnable, vous ne serez pas capable de réduire de plus de 40 p. 100 sans empiéter sur vos frais. Vous exploitez à perte, et c'est l'enraiment que l'on a imposé.

D. Y a-t-il maintenant une protection semblable dans le bill à l'égard du tarif canadien?—R. C'est ce que je pense. Si vous diminuez de 60 p. 100 ce que vous supposez être un tarif raisonnable, vous vous trouvez à jeter un lourd fardeau sur les épaules d'un autre qui sera obligé de payer,

D. C'est une situation compensatoire?—R. C'est bien cela.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous trouvé une situation exactement semblable au sujet de la hausse de 25 p. 100 du tarif transcontinental?

Le TÉMOIN: Exactement, oui.

M. GREEN: Il n'y a pas de parallèle à cause de la différence de la situation du transport par eau, tel que vous l'avez expliqué vous-même. Vous avez dit

vous-même que les Américains avaient agi ainsi dans le but de venir en aide à leur transport par eau.

Le TÉMOIN: A mon avis, monsieur Green, il y a peut-être une légère différence dans la situation du transport par eau. Aux États-Unis, plus de navires s'adonnent au transport transcontinental, ou transport intercôtier comme on le nomme là.

Le PRÉSIDENT: Je puis être dans l'erreur, monsieur Green, mais autant qu'il m'en souviennne, M. Knowles a dit que la raison pour laquelle les tarifs intermédiaires sont devenus égaux aux tarifs transcontinentaux était due au changement de la situation du transport par eau; et qu'avant le temps où le gouvernement prit possession des navires, la hausse était de 25 p. 100.

Le TÉMOIN: Non, monsieur, il ne s'agissait pas pour le gouvernement de prendre possession des navires, mais bien de les placer sous contrôle.

Le PRÉSIDENT: Sous contrôle, oui, et c'est alors que le tarif intermédiaire est devenu l'égal du tarif transcontinental?

Le TÉMOIN: C'est à peu près dans ce temps-là.

M. GREEN: La situation du transport par eau américain a toujours été bien différente de la situation canadienne.

Le PRÉSIDENT: Convenons-nous de suspendre la séance jusqu'à 3 h. 30 et d'en finir avec l'exposé de M. Knowles? Nous pourrions ensuite étudier quelques articles du bill?

M. GREEN: Qu'en est-il de l'exposé du Manitoba?

Le PRÉSIDENT: Les représentants de cette province ne peuvent être entendus avant lundi matin, mais nous intercalerons leur exposé à ce moment là.

M. GREEN: Vous n'êtes pas pour étudier le bill sans terminer les exposés?

Le PRÉSIDENT: Nous savons de quels articles ils vont parler; c'est clair comme de l'eau de roche. De plus, M. Evans a demandé s'il pouvait avoir l'occasion de répondre à M. Frawley, et nous pouvons entendre cette réponse cet après-midi.

M. EVANS: Devrai-je m'en tenir uniquement à ma réponse à M. Frawley?

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Evans, que le Comité a généralement accordé une assez grande latitude, et nous ne limiterons pas votre réponse indûment.

M. EVANS: Vous voulez que je sois ici à 3 h. 30?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. EVANS: Je dois dire que c'est une question assez difficile, parce que je n'ai pas vu la transcription des comptes rendus depuis que j'ai rendu témoignage.

Le PRÉSIDENT: Nous avons reçu un autre fascicule du compte rendu.

M. EVANS: Je doute que je puisse lire et préparer...

L'hon. M. CHEVRIER: M. Knowles est dans la même position.

M. EVANS: Mais je comprends que M. Knowles ne se range pas d'un côté.

L'hon. M. CHEVRIER: J'espère que vous non plus.

M. EVANS: Je suis plutôt indépendant.

La séance est suspendue.

REPRISE DE LA SÉANCE

16 NOVEMBRE 1951.

3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Voulez-vous avoir l'obligeance de continuer, monsieur Knowles?

M. L. J. Knowles, conseiller en trafic de la Commission royale des Transports, est rappelé.

Le TÉMOIN: J'ai quelques remarques à faire à l'égard de trois ou quatre sujets sur lesquels je crois que le Comité a besoin de certains renseignements; il s'agit des arbitraires de base de l'est, des groupements, des tarifs de concurrence et des réparations. Quant aux arbitraires, qui sont aussi reliés à la question des groupements, je ne puis voir le but d'avoir deux, trois échelles ou plus. Après m'être occupé de la structure tarifaire pendant quarante ans, et avoir essayé de justifier les différences qui s'y trouvent, j'en suis venu à la conclusion que la meilleure chose à faire est d'avoir, pour commencer, une échelle uniforme par mille des tarifs de taux de catégorie et un tarif uniforme de taux sur des produits désignés, et je ne suis pas le seul de cette opinion. L'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis vient de publier sa décision finale dans une cause qui a duré 12 ans se rapportant aux tarifs de taux de catégorie, et elle a combiné une échelle bien simple allant de 5 à 3,000 milles, et d'autres taux de catégorie peuvent être établis d'après les pourcentages. Il y eut un temps où les États-Unis avaient des groupes immenses; toute la Nouvelle-Angleterre se trouvait dans le groupe de Boston; il y avait aussi le groupe de New-York, celui de Baltimore et celui de Philadelphie. On a tout divisé cela à la suite des nombreuses plaintes provenant des expéditeurs de court parcours qui payaient les taux du groupe de long parcours; ces groupes sont maintenant de 10, 20 et 25 milles.

Je ne veux pas que le Comité pense que parce qu'il existe une méthode de baser les tarifs depuis Sudbury jusqu'à Montréal, et d'un autre côté jusqu'à Windsor et y compris même Sault Ste-Marie—entre parenthèses les intéressés se plaignent amèrement de se trouver à l'extrémité occidentale du groupe et d'avoir à payer les mêmes taux que Montréal...

M. GREEN: Qui se plaint?

Le TÉMOIN: La ville de Sault Ste-Marie.

Pour revenir à mon sujet, un tarif basé sur un arbitraire n'est pas toujours un tarif moindre. J'ai vérifié quelques-uns des tarifs produits devant la Commission dans ce projet de péréquation. De Hamilton à Calgary, l'arbitraire porte le tarif de première catégorie à \$6.16, tandis que le tarif milliaire est de \$6.12. De Toronto à Calgary, le tarif arbitraire est aussi de \$6.16, et le tarif milliaire, de \$6.06. De Sudbury à Winnipeg, le tarif en vertu de l'arbitraire est de \$4.04, et le tarif milliaire, de \$3.42. Je crois que les tarifs devraient être sujets à des groupements raisonnables; cela a même déjà été commencé, parce qu'un chemin de fer a déclaré à la Commission royale qu'il inaugurerait un groupe dans le nord de l'Ontario, c'est-à-dire que l'entier territoire au nord de Parry-Sound et de North-Bay deviendrait un autre groupe. Il lui faudra probablement en établir un autre à partir de Sault Ste-Marie. On a aussi proposé, même au sujet de cette nouvelle échelle tarifaire, d'abolir les huit premiers groupes, et de commencer de nouveau avec un groupe de 40 milles. Alors, il me semble que lorsque vous vous trouvez dans une situation comme celle-là, le seul moyen d'y remédier est d'avoir une échelle milliaire raisonnable s'appliquant à tout le monde. Je ne vois pas le but d'avoir deux échelles, même si elles sont égales à l'est et à l'ouest de Fort-William; si vous avez une consignation pour 200 milles à l'ouest de Fort-William, vous exigez, disons, un dollar; si c'est pour 200 milles à l'est de

Fort-William, vous exigez un dollar, puis si vous avez une consignation pour 100 milles à l'est de Fort-William et 100 à l'ouest, le tarif commun pour les 200 milles de ce territoire signifie que nous allons vous demander le tarif local à l'ouest de Fort-William, plus un autre arbitraire à l'est de Fort-William. Je ne puis voir le but de tout cela. Je suis d'opinion qu'une échelle tarifaire uniforme est ce qui convient le mieux. C'est tout ce que j'ai à dire.

M. GREEN: Est-ce que cela comprend les Maritimes ?

M. BROOKS: Puis-je vous demander comment cela pourrait atteindre les Maritimes ?

Le TÉMOIN: Je me trouve dans une situation bien difficile au sujet des Maritimes. C'est une question d'interprétation légale de savoir si la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne s'applique pas plus loin que Lévis et décrète "qu'à partir de maintenant, 1^{er} juillet 1927, les tarifs doivent demeurer inchangés". Je ne le sais pas. C'est une question du ressort des tribunaux. Je ne puis dire grand chose à ce sujet.

M. Brooks:

D. Pensez-vous qu'il faudrait modifier la mesure législative proposée, afin d'éclaircir la question ?—R. Je n'ai conseillé aucune modification.

D. Je demande si vous le feriez ?—R. Si je l'appuierais ?

D. Oui.—R. Je ne le sais pas; c'est au Comité de décider.

D. Pensez-vous que ce soit nécessaire ?—R. Je crois que se serait une bonne chose de déferer la question à la Commission des transports qui ferait enquête. Je vais vous dire pourquoi. J'ai été bien frappé par cet arbitraire de 35 cents du groupe d'Halifax au delà de Montréal, et dont M. Matheson a parlé. Je suis d'avis que l'Ouest du Canada sera éventuellement doté de quelques industries assez considérables aux environs d'Edmonton, à cause de l'industrie du pétrole. Or, si ces industries désirent expédier vers l'Est jusqu'aux marchés du centre, cela signifie un arbitraire de \$2.70 pour la distance d'Edmonton au delà de Winnipeg en comparaison de 35 cents d'Halifax au delà de Montréal. Je crois que la Commission devrait avoir le pouvoir de s'occuper de cas de ce genre.

C'est à peu près tout ce que je puis dire au sujet des Maritimes, si ce n'est qu'il y a des exceptions dans le présent bill autorisant la Commission à faire des exceptions à l'échelle uniforme, et je crois que quelques-uns des arbitraires maritimes pourraient même être justifiés sur la base de la concurrence par eau, en vertu des clauses de concurrence dans la loi. Je crois que les provinces Maritimes sont bien protégées, si elles veulent confier le tout à la Commission des transports et lui laisser trouver une solution.

J'ai quelques autres remarques à faire au sujet des tarifs de concurrence. Je ne vois pas du tout d'inconvénient à ce que le bill prévoie que des renseignements peuvent être fournis à la Commission au sujet des tarifs de concurrence. Si vous voulez établir une armature tarifaire uniforme, je crois que lorsqu'un gérant de trafic-marchandise s'abouche avec un expéditeur qui l'a menacé de concurrence par camion et établit un tarif, le moins qu'il puisse faire est de coucher par écrit la raison pour laquelle il établit ce tarif, ce qu'est sa concurrence, et faire parvenir ces données à la Commission. Je ne vois aucun inconvénient à cet élément de la mesure législative; en fait, elle ne consiste qu'en une combinaison de la circulaire de la Commission sur les tarifs de concurrence et ses règlements concernant les taxes convenues. S'il est difficile d'obtenir les renseignements, la Commission peut dispenser la compagnie de chemin de fer de les fournir, mais je ne crois pas qu'il y ait une obligation de la part des chemins de fer de fournir une quantité raisonnable de renseignements au sujet de la concurrence si cette armature tarifaire uniforme ne doit pas devenir une farce six mois après avoir été mise en vigueur.

Quant aux réparations, je crois devoir donner au Comité quelques explications sur ce qu'elles signifient. Il existait depuis 1887 une clause répressive dans

l'Interstate Commerce Commission Act; elle était basée sur les méfaits des chemins de fer américains, avant cette époque, à l'égard des remboursements qui les obligeaient à maintenir leurs taux; en même temps, si l'un de ces taux était trouvé déraisonnable, un certain temps après les expéditions—la période s'étendait d'abord jusqu'à trois ans, mais elle a été réduite à deux il n'y a pas très longtemps—et si l'expéditeur pouvait convaincre l'I.C.C. qu'on lui avait demandé un taux exorbitant, le chemin de fer devait alors lui rembourser tout ce qui lui avait été compté en plus depuis deux ou trois ans, le tout conformément à une ordonnance de l'I.C.C. rendue à cet effet. Les chemins de fer canadiens ont des parcours considérables de voies ferrées aux États-Unis. Ils s'unissent aux voituriers américains pour des tarifs communs. Il n'est pas rare qu'un expéditeur, ou un groupe d'expéditeurs, après que des chargements ont été expédiés depuis deux ou trois ans, déposent une plainte auprès de l'I.C.C. et disent que les taux étaient déraisonnables; et s'ils peuvent obtenir une ordonnance de réparations, les chemins de fer doivent alors les rembourser. Nous avons eu ces mêmes plaintes relativement aux tarifs internationaux communs entre le Canada et les États-Unis. Il y en a une actuellement déposée par une agence de guerre au sujet de 8,000 wagonnées d'aluminium en provenance du Canada et à destination des États-Unis. Il s'agit de près d'un million de dollars de réparations. Si les expéditeurs, ou les consignataires, peuvent convaincre l'I.C.C. que ces réclamations devraient être payées, ils peuvent obtenir une ordonnance et, aussitôt, il y a un débat entre le voiturier américain et le voiturier canadien pour savoir qui va payer. Maintes et maintes fois, les chemins de fer américains s'efforcent d'amener les voituriers canadiens à prendre part à ces causes de réparations. Nous nous sommes toujours basés sur les dispositions de la Loi des chemins de fer qui décrètent que du moment qu'un tarif est en vigueur, c'est le tarif légal, et qu'il n'est pas possible de consentir des rabais légalement ou autrement.

D'après moi, si un expéditeur, au cours de ses affaires, ne trouve pas dans l'espace de deux, cinq ou six ans, comme c'est le cas dans ce pays, que ses taux sont déraisonnables, je ne crois pas qu'il devrait se plaindre qu'il les a trouvés déraisonnables de deux à cinq ou six ans plus tard. M. Evans craint qu'il n'y ait possibilité qu'un tel état de choses découle de l'annulation du tarif-type. Je n'ai pas d'objection à une modification qui établira clairement que le tarif autorisé pour l'époque en cause est un tarif juste et raisonnable, et qu'il ne devrait pas être question de réparations par la suite. Quelques-unes de ces réclamations aux États-Unis se chiffrent maintenant à 2 milliards de dollars et si elles étaient admises, elle détruiraient l'économie de tous les chemins de fer de ce pays.

M. Laing:

D. Est-ce que les chemins de fer canadiens sont parties à ces poursuites?—
R. Oui, ils le sont. C'est tout ce que je puis dire pour éclaircir les points non entièrement compris dans les exposés, et si vous désirez me poser des questions, je serai très heureux d'y répondre. Ou bien, si un membre du Comité désire me rencontrer en tout temps par la suite, il me fera plaisir d'essayer de lui faire comprendre les détails compliqués des tarifs-marchandises.

M. Green:

D. Que dites-vous de la clause 18 du bill?

Le PRÉSIDENT: La clause des subventions, monsieur Knowles.

Le TÉMOIN: Que voulez-vous que je vous en dise, monsieur Green—les raisons pour lesquelles elle a été insérée?

M. Green:

D. Non, que proposez-vous au sujet de la manière dont la nouvelle loi sera exécutée sur ce point? On paraît craindre que le plein montant de la subvention ne se traduise pas en une réduction des taux.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai un amendement qui sera présenté en temps utile.

Le PRÉSIDENT: M. Knowles sera présent et, si vous le désirez, nous le rappellerons lorsque l'amendement proposé aura été déposé.

M. Argue:

Je désire poser une question au témoin. Il a dit ce matin qu'il ne croyait pas que la disposition de $1\frac{1}{3}$ dans le bill nuisît beaucoup aux chemins de fer, puis il s'est étendu sur l'expérience aux États-Unis. M. Knowles peut-il dire au Comité ce qui résulterait pour les chemins de fer si le tiers était réduit à la parité? —R. Je dois dire que cela aurait un très sérieux effet, pas particulièrement à l'égard de l'énorme diminution des recettes, parce qu'il n'y a pas beaucoup de ces tarifs transcontinentaux qui sont plus bas à Vancouver que $133\frac{1}{3}$ —en fait, plusieurs de ces tarifs transcontinentaux, et je dirais la majeure partie d'entre eux, sont plus élevés à Vancouver qu'ils le sont à Calgary et Edmonton. Il y en a cependant une poignée, au-dessous de \$2, qui sont bien difficiles et causent beaucoup d'embarras, mais pour répondre à votre question, je crois que les chemins de fer en craindraient l'effet à Vancouver et aboliraient probablement les taux inférieurs à ceux de Calgary et Edmonton, s'ils étaient obligés de les appliquer uniformément à tous les points intermédiaires. Ce $133\frac{1}{3}$ est simplement la meilleure solution que la Commission royale a trouvée pour contourner une situation très difficile, et la Commission elle-même déclare craindre l'effet de dire que les taux devraient être appliqués aux points intermédiaires, et je n'ai aucun doute que c'était à l'esprit des commissaires lorsqu'ils ont proposé une prime de $33\frac{1}{3}$ p. 100.

M. Laing:

D. Peut-on dire, monsieur Knowles, que cette poignée de taux vise la grande proportion du mouvement?—R. C'est ce que je pense; je crois que le tarif principal est celui du fer et de l'acier, cependant que celui des conserves alimentaires est peut-être le deuxième en importance.

D. Vous pouvez n'avoir que quelques tarifs, mais cette poignée de tarifs représente la masse du mouvement?—R. Oui, une bonne partie.

D. C'est le mouvement qui nous intéresse, et non pas le nombre des tarifs.—R. Je crois que vous avez raison à ce sujet, monsieur Laing, et, comme je l'ai déjà dit, je suis persuadé que si les chemins de fer abolissaient les tarifs de concurrence sur le fer et l'acier, il leur faudrait bientôt établir un autre taux peu élevé sur un produit désigné afin de permettre aux gens de Vancouver de faire venir leurs matières premières de l'Est tout comme ils font venir d'autres denrées, et je pense également que se serait un tarif assez bas. Les membres du Comité ont-ils d'autres questions à me poser?

M. EVANS: Monsieur le président, puis-je poser une ou deux questions?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. Evans:

D. Je n'ai pas été capable, monsieur Knowles, de saisir très bien votre exposé de ce matin, mais j'ai cru comprendre que vous disiez—mais je puis être tout à fait dans l'erreur à cet égard—, qu'il serait peu probable qu'une diminution de 60 p. 100 du tarif normal pour faire face à la concurrence résulte en un tarif de concurrence compensatoire. Votre intention était-elle de créer cette impression?—R. C'est une question générale, monsieur Evans. Vous avez probablement quelques exemples au sujet desquels vous désirez me poser des questions?

Q. Non, je n'en ai pas, mais je veux simplement savoir si vous avez dit cela.

M. LAING: Monsieur le président, je ne comprends pas la question.

Le TÉMOIN: Je vais y répondre comme ceci...

M. LAING: Je crains de ne pouvoir comprendre la réponse.

Le TÉMOIN: Nous pouvons réduire les tarifs de concurrence individuels jusqu'à 60 p. 100, mais selon la moyenne que j'ai trouvée après étude d'une période de dix ans, ils étaient d'environ 28 p. 100 plus bas dans le temps que les tarifs réguliers, et lorsque vous commencez à les réduire jusqu'à 60 p. 100, comme vous le faites dans le cas des conserves alimentaires, c'est là que vous vous créez des difficultés.

M. Evans:

D. Je ne vous contredis pas; je désire simplement savoir quelle était la déclaration, ou si vous n'avez pas dit cela, ou ne vouliez pas qu'il soit mentionné que vous aviez dit cela. Je ne veux pas vous contredire.—R. Franchement, je ne sais pas au juste à quoi vous faites allusion.

D. Je vais m'exprimer autrement. J'ai eu l'impression que d'après votre opinion, si un tarif régulier était réduit jusqu'à 60 p. 100 pour faire face à la concurrence, il était peu probable que ce tarif fût compensateur pour le chemin de fer.—R. Cela dépend du tarif lui-même.

D. C'est tout ce que je veux savoir.—R. Si vous retranchez 60 p. 100 d'un tarif de \$5 pour un court parcours, il vous reste encore quelque argent, mais si vous retranchez 60 p. cent de \$5 pour un parcours jusqu'à Vancouver, je crois qu'il ne vous restera rien.

D. Je ne révoque pas vos affirmations en doute, mais je désire que la question soit éclaircie, parce que je crois que le Comité souhaite autant que moi d'avoir une entente. Voici: le principe de la fixation des tarifs par les chemins de fer est basé sur l'imposition de taxes relativement plus élevées pour le trafic de choix que pour le trafic moins rémunérateur?—R. C'est exact.

D. Donc, si le trafic concurrentiel implique le transport de marchandises de plus grande valeur, le montant de la réduction possible sans qu'il y ait découvert au chapitre des débours, est plus fort que lorsqu'il s'agit de marchandises se vendant à prix moins élevé.—R. Oui, c'est exact.

D. Dans ce cas, vous conviendrez avec moi que c'est généraliser de dire qu'une diminution aussi élevée que 60 p. 100 n'aurait jamais pour résultat un tarif qui couvrirait les débours des chemins de fer?—R. Vous avez absolument raison à ce sujet. Comme je l'ai dit dans ma première réponse, cela dépend du tarif particulier. Je parlais de la loi édictée en Angleterre; on peut déduire de ses dispositions qu'une diminution aussi élevée que 40 p. 100 est à peu près la limite qu'il est possible d'atteindre. Si l'armature tarifaire est raisonnable, il ne faut pas la diminuer de plus de 40 p. 100, si vous voulez qu'il vous reste quelque argent. Quant au tarif particulier, il n'y a pas de limite. Je connais des exemples où vous pourriez diminuer un tarif de 90 p. 100, et il vous resterait encore quelque chose. D'autre part, il y a bien des cas où, si vous consentez une diminution de 5 p. 100, vous ne ferez pas vos frais.

D. Cela dépendrait de la denrée en particulier, et du mouvement concerné?—R. Et du coût moyen de manutention du trafic.

D. C'est tout ce que je désirais savoir.—R. Je suis heureux d'avoir tiré l'affaire au clair pour vous.

D. Il y a un autre point. Je désire simplement vous demander ceci: lorsque, ce matin, vous avez exprimé l'opinion que l'effet sur les recettes des chemins de fer en appliquant la règle de $1\frac{1}{2}$ au territoire intermédiaire ne serait pas rigoureux, iriez-vous jusqu'à penser comme moi qu'il serait indésirable, vu votre expérience en matière de tarifs, de faire des taux ainsi réduits le critère du caractère raisonnable des autres taux intéressant les territoires qui n'ont pas été mis en cause.

M. JOHNSTON: Monsieur le président, j'en appelle au règlement; sommes-nous pour avoir un interrogatoire contradictoire?

Le PRÉSIDENT: Je vous demande pardon, monsieur Johnston. C'est une question très compliquée. Le témoin devrait répondre, et nous entendrons ensuite votre objection.

Le TÉMOIN: Ils sont plutôt d'un caractère de concurrence, et je ne pense pas qu'ils devraient être employés pour fins de comparaison.

M. Evans:

D. Autrement dit, vous convenez avec moi que si vous trouviez comme résultat de cette mesure législative que, par exemple, le tarif sur les conserves alimentaires a été réduit jusqu'à Edmonton à cause de l'application de la règle de $1\frac{1}{8}$, vous ne voudriez pas, simplement parce que la disposition qui nous intéresse a donné pareille réduction, qu'une denrée de même nature servit d'instrument pour établir le caractère raisonnable du taux jusqu'à Edmonton?—R. Je me demande si j'irais aussi loin que cela au sujet d'Edmonton, mais s'il en résultait l'application d'un taux uniforme jusqu'à Brandon ou même Winnipeg, ce taux-là ne devrait pas, me semble-t-il, servir de critère pour les autres. Aux États-Unis, le taux de \$1.64 s'applique uniformément de Seattle jusqu'à Chicago, si je ne me trompe.

D. Je crois que vous avez bien éclairci le point.—R. J'aurais peut-être pu l'éclaircir davantage. Ces tarifs transcontinentaux, plus le tiers, se trouvent dans une catégorie spéciale comme les tarifs de concurrence.

D. Alors, sans demander plus que votre opinion personnelle, pensez-vous qu'il est désirable que cet article intervienne pour protéger cette situation?—R. C'est une question d'ordre juridique à laquelle je ne puis répondre, monsieur Evans.

Le PRÉSIDENT: Avant la première question, vous en avez appelé au règlement, monsieur Johnston?

M. JOHNSTON: Oui, je me demande si vous allez consacrer la coutume de permettre à tous les conseillers juridiques qui sont ici d'interroger contradictoirement un témoin, parce qu'il me semble que si un avocat a le droit de le faire, les autres devraient avoir le même privilège. J'ai fait partie de bien des comités et je n'ai jamais entendu dire que l'on eût suivi cette procédure auparavant. Cela n'est jamais arrivé dans les comités dont j'ai fait partie depuis les seize ans que je suis ici.

Le PRÉSIDENT: Je vous assure que je vais m'efforcer de maintenir le juste milieu.

M. JOHNSTON: Vous faites aussi bien de commencer dès maintenant.

Le PRÉSIDENT: Nous avons un témoin si éminemment compétent et d'une si grande expérience que même les avocats ne seront pas du tout capables de le prendre en défaut, et il peut être utile que le Comité entende ce qu'il a à dire.

Le TÉMOIN: Je vous remercie, monsieur le président.

L'hon M. Chevrier:

D. Pour en revenir à la péréquation, croyez-vous qu'elle pourrait être menée à bien au moyen des arbitraires?—R. Je ne le crois pas dans la région à l'ouest de Lévis, qui se trouve en dehors du territoire des Maritimes. Lorsque vous parlez de cette région, c'est une autre histoire, monsieur le ministre. Je crois que vous devriez avoir une échelle tarifaire uniforme de Lévis à Prince-Rupert. Tous devraient payer le même taux, et il ne devrait être permis à personne de s'écarter de cette échelle sans justification. C'est la situation dans laquelle je me suis trouvé pendant quarante ans, employant un argument pour justifier un tarif une journée, et un autre exactement contraire le lendemain. C'est basé sur mon expérience.

Le président:

D. Je crois que vous avez déjà démontré au Comité que personne ne souffrirait sérieusement, même si la règle des arbitraires était supprimée?—R. Je ne crois pas que personne ne souffre par suite de la mise en œuvre des recomman-

dations contenues dans ce livre (le témoin montre le rapport de la Commission royale). Il a fallu deux ans pour les mettre au point, et elles donneront de bons résultats si elles sont suivies.

M. Argue:

D. Nous, de l'Ouest, sommes naturellement très intéressés à l'aspect péréquation, et nous espérons qu'elle signifiera beaucoup pour la population des Prairies; je me demande combien il faudra de temps pour que cet article devienne en pleine vigueur. La péréquation demande-t-elle un travail si considérable qu'elle devra être étendue sur une longue période d'années, ou est-ce une chose qui peut s'accomplir dans un temps relativement court?—R. Je crois que cela va prendre un temps considérable, monsieur Argue. Après tout, toute échelle établie doit être mise à l'essai dans des conditions pratiques, et il faut voir quels résultats elle donnera. Nous avons déjà eu cette expérience au sujet du plan déposé devant la Commission le 15 août, et cette échelle ne me convient pas tout à fait. Elle a été mise à l'essai et trouvée trop élevée sous certains rapports, et je crois qu'il faudra en établir une douzaine d'autres avant que nous puissions finalement en trouver une qui convienne à tout le monde, mais j'estime qu'en moins d'un an ou deux, il pourra exister une nouvelle échelle de taux de catégorie, puis une échelle de taux sur un produit désigné; il faudra alors partir de ce point pour tenter d'unifier les divers tarifs que nous avons dans tout le pays. C'est une partie importante du travail. Je ne serais pas surpris s'il fallait nous y mettre pendant trois ans. Qu'il faille cinq ans pour éclaircir toute la situation, cela ne m'étonnerait pas du tout. Il a fallu douze ans à l'*Interstate Commerce Commission* pour mettre sur pied une nouvelle échelle de taux de catégorie.

Le PRÉSIDENT: Je crois que la question de M. Argue se rapportait particulièrement à la règle de 1½.

M. ARGUE: Je pourrais demander au témoin de nous parler de cette règle de 1½.

M. Argue:

D. Combien faut-il de temps pour mettre cette règle en vigueur? Cela ne prendrait pas autant de temps?—R. Il serait loisible aux chemins de fer de publier demain un supplément qui pourrait entrer en vigueur dans trois jours, s'ils le voulaient, mais je crois qu'auparavant ils voudraient voir l'effet que la disposition aura sur les recettes. Tout de même, je suis encore persuadé qu'elle ne leur causera pas un tort considérable.

M. Green:

D. Il est question, dans le nouvel article 328, des tarifs relevant d'"arrangements spéciaux". Est-ce qu'ils sont la même catégorie que ce que nous appelons une taxe convenue?—R. Non, monsieur; un arrangement spécial signifie, par exemple, mettre de la glace dans un wagon frigorifique, l'arrêt en cours de route pour le sciage du bois, l'entreposage des pommes, du fromage, et autres choses semblables. C'est une taxe de 2, 3 ou 4 cents ajoutée au tarif-marchandises pour ces privilèges.

D. Qu'arrive-t-il des taxes convenues en vertu de cette mesure législative?—R. Elle ne les atteint pas du tout, monsieur, parce qu'on a fait une exception à l'égard des taxes convenues.

D. Jusqu'à quel point sont-elles en vigueur dans le trafic ferroviaire canadien?—R. Il n'y a pas eu d'augmentation considérable des taxes convenues, parce que les formalités à suivre pour appliquer une taxe convenue sont si nombreuses que la plupart des expéditeurs s'y dérobent. Ils préfèrent que les chemins de fer publient un tarif de concurrence. Il va sans dire que les chemins de fer n'aiment pas cela; ils aiment à obtenir du trafic sur une taxe convenue, alors que le trafic est garanti. J'ai parlé de la difficulté des formalités; il faut une annonce

dans la *Gazette du Canada*, la signature de l'expéditeur sur le document, et ce dernier hésite à donner sa signature relativement à une taxe convenue; toutefois, nous avons beaucoup de succès avec les compagnies d'huile. Presque tous les produits pétroliers, à l'ouest de Québec, sont sur la base de taxe convenue, ou le deviendront; nous avons une telle taxe convenue pour le bois, le sel et autres produits de cette nature. Si les formalités avaient été simplifiées par la Commission, il aurait été plus facile d'établir des taxes convenues, mais la Commission n'a pas été en mesure de rendre la chose plus facile, parce qu'elle a cru que le tarif contractuel était une procédure plutôt dangereuse; s'il en avait été ainsi, nous aurions beaucoup plus de taxes convenues.

D. Une taxe convenue est un contrat entre un chemin de fer et un expéditeur?—R. Non, c'est un contrat entre tous les chemins de fer de la région et cet expéditeur.

D. Un expéditeur en particulier?—R. Oui, ou encore nous avons cinquante expéditeurs de bois intéressés à une taxe convenue; je crois que nous avons douze compagnies d'huile signataires d'un accord de taxe convenue, et ainsi de suite.

M. Laing:

D. Monsieur Knowles, à quel taux transportez-vous les billes de la région de Kamloops jusqu'à la côte, actuellement?—R. Je ne retiens pas les taux particuliers dans ma tête; autrement je deviendrais fou. Je vais vous dire quelque chose au sujet des taux, monsieur Laing: il y a 8,000 stations de marchandises au Canada. Si vous publiez les taux entre chaque station, vous aurez 640 millions de taux de catégorie, et c'est la raison pour laquelle il faut les mettre en groupes afin de réduire le volume des tarifs. Quant aux taux de transport des marchandises, je ne les ai pas à la mémoire, mais je pourrais vous les fournir dans environ une demi-heure.

D. Le tarif pour le transport du bois à pâte est-il atteint par la valeur très élevée de la pulpe? Comment disposeriez-vous de cela, monsieur Knowles; est-ce un transport anormal?—R. Je ne connais rien du tout au sujet de ce tarif en particulier, monsieur Laing.

M. LAING: Il est nouveau et élevé, et c'est pourquoi j'ai cru que vous pourriez me fournir quelques renseignements à cet égard.

Le PRÉSIDENT: Voyez-le à son bureau; il en a fait l'offre.

Merci beaucoup, monsieur Knowles. Si vous restez présent, il pourrait y avoir d'autres questions que nous aimerions à vous poser.

Le TÉMOIN: Très bien, monsieur le président, je me tiendrai à votre disposition.

M. F. C. S. Evans, vice-président du Pacifique-Canadien, est rappelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je me trouve dans une situation plutôt difficile. Vous ne pensez pas, j'espère, que je suis venu ici uniquement pour le plaisir de détruire, car j'ai fermement espoir de faire œuvre utile. Comme vous le voyez, mon problème est le suivant. Nous, du Pacifique-Canadien, donnons le ton en matière tarifaire. Il nous faut nous mettre à l'avant quant à tous ces tarifs. Nous l'avons fait également devant la Commission royale, sachant parfaitement bien que nous nous exposions à la réprobation, à la critique, et que ceux qui entretiennent des vues différentes nous prêteraient, à tort ou à raison, toute sorte de mobiles. Nous pouvons parfois conserver notre sens de l'humour; j'espère que je le puis et que vous pensez qu'il en est ainsi. A tout événement, je tiens à dire ceci: la seule chose que nous avons demandé au Comité de rejeter, c'est l'article 332B. En principe, nous appuyons toutes les autres dispositions. Nous avons simplement voulu vous proposer

d'autres moyens de parvenir aux mêmes résultats. Les observations que je veux faire sont exemptes de toute arrière-pensée.

Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire de poursuivre la question des tarifs-types et des réparations, mais vous vous souviendrez que M. Frawley, et maintenant M. Knowles, ont exprimé l'opinion que s'il y avait danger à cet égard, une modification pourrait prévoir le cas. J'offre maintenant trois suggestions. D'abord, j'ai dit que nous devrions conserver les articles actuels exigeant l'approbation préalable des tarifs-types. Je n'ai pas dit, comme M. Frawley l'a laissé entendre, de conserver le niveau actuel des tarifs-types, mais bien de conserver simplement le principe de l'approbation préalable de ces tarifs-types. Au cas où le Comité n'admettrait pas cela, j'ai formulé deux autres propositions: d'abord un amendement au paragraphe 2 de l'article 330; on le trouvera au compte rendu des délibérations (Appendice A du fascicule n° 2). Puis comme alternative, j'ai proposé un amendement à l'article 343. En les prenant par ordre de préférence, j'aimerais mieux conserver les articles actuels de la Loi des chemins de fer concernant les tarifs-types avec approbation préalable; et si je ne puis obtenir cela, je préférerais, entre les deux autres propositions, un amendement au paragraphe 2 de l'article 330; puis, en dernier lieu, peut-être un amendement à l'article 343 dont il est aussi question à la même page du compte rendu. Alors, je n'ai pas le moins du monde été à l'encontre du principe du bill.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je vous interrompre un instant? Si cela peut vous être utile, je puis vous dire immédiatement que nous ne voyons pas d'objection à cet amendement à l'article 332, et je crois que nous serions disposés à l'accepter.

Le TÉMOIN: Je vous remercie, monsieur. Alors, lorsque j'en viens à cet article des tarifs de concurrence, j'éprouve aussi un certain embarras, parce que je ne crois pas qu'il existe de différend fondamental entre moi-même et les autres intéressés. Ayant commencé à dire que tout ce que le Pacifique-Canadien déclare est suspect, peut-être penserez-vous aussitôt que, parce que j'ai proposé l'amendement, je ne crois pas que la Commission devrait régir les tarifs de concurrence. M. Frawley vous a même dit cela dans l'exposé qu'il vous a fait hier. Je vous laisse le soin de regarder l'amendement, et vous verrez que la seule divergence qui existe entre moi-même et M. Frawley au sujet de cet amendement, est qu'il désire que la loi prévoise expressément le point, tandis que nous souhaitons voir accorder des pouvoirs généraux à la Commission.

A ce sujet, je déclare préférer que la Commission ait des pouvoirs généraux parce que, comme vous vous en souvenez, j'ai rapporté au début les paroles du président de la Commission royale qui disait qu'en règle générale, les généralités sont préférables aux particularités dans les questions de ce genre.

Je désire donc vous rappeler, surtout à cause des remarques de M. Frawley, qui ont été jusqu'à un certain point répétées par M. Shepard, que lorsque ces messieurs ont déclaré que les chemins de fer appréciaient si peu leurs devoirs envers leurs actionnaires et le public qu'ils établissaient des tarifs qui ne sont plus justifiés par la concurrence, ils ont oublié le point contraire trouvé par la Commission royale; je vais rappeler cela à votre mémoire; ce paragraphe figure à la page 94 du rapport de la Commission royale, immédiatement à la suite d'une revue des plaintes sur les tarifs de concurrence; voici ce qu'elle a dit:

“Des plaintes semblables relatives aux tarifs de concurrence ont été adressées à la Commission des transports par les provinces de l'Ouest et des Maritimes, lors de l'audition de la cause de 21 p. 100 d'augmentation, même avant que les tarifs ne fussent libérés du contrôle de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre en septembre 1947, mais les plaintes ont perdu beaucoup de leur raison d'être aujourd'hui. Depuis la libération du contrôle des prix, et aussi pendant le cours de cette enquête, les chemins de fer semblent avoir fait un grand nettoyage dans leurs tarifs de concurrence.

Je n'ai pas l'intention de vous lire tout ce que la Commission a dit sur ce point, mais je désire vous démontrer ce que nous avons fait; et pour en arriver à ce but, j'ai demandé à nos experts en trafic de préparer un état — je ne veux pas encombrer le compte rendu à moins que vous ne vouliez, et, dans ce cas, je suis prêt à le déposer — indiquant ce qui est survenu aux tarifs de concurrence, aux tarifs de concurrence représentatifs depuis 1938 et depuis 1948, en avril, lorsque la décision relative aux 21 p. 100 a été rendue.

Cette liste est d'environ quatre pages et comprend les tarifs sur les denrées telles que les pommes, les automobiles, les moteurs et accessoires d'automobile, les couvertures, les aliments en conserve, le ciment, l'engrais, les articles de verre, le linoléum, le bois, le lait évaporé, les boîtes en carton et autres produits du papier, les pneus, le sel, le sable, le savon, et beaucoup d'autres denrées.

Les augmentations de ces tarifs depuis le jugement dans la cause de 21 p. 100, qui constituait la première occasion pour les chemins de fer de les augmenter, varient d'un très faible pourcentage d'augmentation dans quelques cas à plus du double des tarifs dans d'autres. Il est vrai que nombre de tarifs n'ont pas aussi augmenté que d'autres. Mais je dois vous dire que plusieurs de ces tarifs ont été plus relevés que les tarifs en général. Voici un exemple: depuis le 8 avril 1948, le tarif de concurrence sur les accessoires d'automobile de Windsor à Chatham a augmenté de 80 p. 100; sur les moteurs d'automobile, de 66·7 p. 100; sur d'autres accessoires d'automobile, de 60·7 p. 100; sur les conserves alimentaires de Bowmanville à Ottawa, de 60 p. 100; sur les conserves alimentaires de Belleville à Trois-Rivières, de 91·4 p. 100.

En plus de cela, les tarifs sur le ciment entre diverses destinations dans l'est du Canada ont été portés de 45·5 à 93·8 p. 100. Les tarifs de concurrence sur le bois entre Barrett, Québec et Montréal ont été augmentés de 83·3 p. 100; de 75 p. 100 sur le bois de Cache-Bay à Coppercliff, (Ontario), le tarif de concurrence sur les pneus a été augmenté de 38·8 p. 100 entre Toronto et Montréal, et de 63·6 p. 100 entre Windsor et Hamilton.

Les tarifs de concurrence sur le sucre entre Montréal et Hamilton ont été augmenté de 131 p. 100; et entre St-Jean (Nouveau-Brunswick) et Toronto, de 82·8 p. 100. Les autres augmentations des tarifs de concurrence sur le sucre varient de 61 à 131·3 p. 100.

Je désire vous faire observer en passant que les tarifs de concurrence transcontinentaux ont aussi été de beaucoup augmentés. La liste contient plusieurs exemples; elle indique que la majorité des relèvements s'établissent dans les environs de 60 p. 100, allant même jusqu'à 96 p. 100.

Si l'on tient compte du fait que la régie des prix a été en vigueur entre 1941 et 1947, il est facile de constater qu'on a fait beaucoup pour amener ces tarifs plus en conformité de la concurrence véritable.

La question n'est pas, ainsi que M. Frawley l'a déclaré, que le Pacifique-Canadien désire que son administration soit exempté de presque tout contrôle régulateur. La question est simplement celle-ci: si vous voulez avoir une administration de compagnie de chemin de fer expérimentée et responsable envers les actionnaires et le public, c'est-à-dire envers les actionnaires en ce qui regarde l'entretien de leurs biens et la sauvegarde de leurs droits, et envers le public pour le maintien du service, il faut que cette responsabilité s'exerce avec un certain discernement. Voici ce que j'ai toujours prétendu: veillez à ce que ce discernement s'exerce à bon escient et en toute bonne foi, par voie de règlement, mais ne chargez pas une Commission d'exercer ce discernement à la place de la direction de la compagnie de chemin de fer, car cette commission n'a pas la même responsabilité.

Qu'il me soit maintenant permis de relever une parole malheureuse de M. Shepard. Je ne crois pas qu'il ait voulu se montrer injuste, mais il a insisté outre mesure sur une déclaration que j'ai faite ici, portant que certains préposés au trafic font preuve d'un bon jugement tandis que d'autres pèchent de ce côté-là. Eh bien, je n'ai rien à retirer, mais il a omis de mentionner les paroles que j'ai

prononcées après ma première déclaration. J'ai dit, et je répète aujourd'hui, que la Commission est bien moins capable de formuler un jugement en raison même de la nature de ces choses. Elle est là pour entendre discuter ces choses par les concurrents, et non pour diriger les chemins de fer à la place de leurs administrateurs. Si c'est cela que vous voulez, que sert à la compagnie d'avoir un bureau de direction ? Pourquoi ne pas se contenter de la Commission ?

Le président:

D. Monsieur Evans, avant d'en finir avec ce sujet, j'aimerais savoir si ces taux de concurrence pourraient devenir très déraisonnables avant qu'on puisse les rectifier?—R. On peut, monsieur, répondre comme il suit à cette question: Supposons qu'il y a eu augmentation des taux après 1938, c'est-à-dire l'année où l'on peut dire que la crise a pris fin. Au début de la guerre, il y a eu certains changements dans ces taux de concurrence. La régie des prix a été imposée en 1941; mais, en dépit de cette régie, il y a eu de très fortes augmentations dans les charges de toutes sortes. Cela n'a pas été aussi grave qu'après la suppression de la régie des prix, mais l'augmentation des charges a été très forte. C'est la première chose qui arriva.

La deuxième chose à se produire fut l'abandon des affaires au cours de ces années-là d'un grand nombre d'entrepreneurs de camionnage qui nous faisaient concurrence. Beaucoup d'entre eux firent faillite. Nous aurions été parfaitement justifiés de majorer beaucoup de ces taux à l'égard desquels les camions nous faisaient concurrence, et si la régie des prix ne nous avait pas paralysés, je suis absolument certain que nous les aurions majorés.

Peut-être pourrions-nous revenir à l'article 331. Je vous prierais de vouloir bien vous arrêter sur un point qui semble vous avoir échappé, et je suis peut-être à blâmer de ne pas vous l'avoir signalé plus tôt. Cependant, quand j'ai comparu l'autre jour, on m'a laissé entendre que je ne devrais peut-être pas me reporter au rapport de la Commission royale. Et dans la chaleur de la discussion qui m'a fait abandonner mes notes, j'ai omis de vous faire connaître que la Commission royale n'a jamais recommandé une mesure législative prévoyant ces renseignements sur les taux de concurrence. Elle a simplement recommandé que la Commission des transports soit autorisée à les exiger; et c'est là le but de mon amendement.

Afin de vous prouver que j'interprète fidèlement la pensée de la Commission royale sur ce point, je vais vous lire une partie du troisième paragraphe de la page 96:

“La Commission des transports a déjà quelques règlements concernant les taux de concurrence et il est proposé, eu égard aux plaintes sou-
mises à la Commission royale, que ces règlements...”

Je vous demande de bien faire attention à ces mots:

“...que ces règlements devraient prescrire que chaque fois qu'un chemin de fer demande un tarif de concurrence ou une modification s'y rapportant, il devra en même temps fournir à la commission des renseignements semblables à ceux maintenant déposés avec les demandes d'approbation des taxes convenues. Ces renseignements comprennent...”

Suivent les détails.

Je vous prie de remarquer que la Commission royale était manifestement d'avis que la Commission des transports procéderait par voie de règlement. Pour savoir quel amendement elle recommande d'apporter à la législation, reportons-nous au dernier paragraphe des recommandations, page 96 du rapport, où il est dit que la Loi des chemins de fer devrait être modifiée de manière à conférer à la Commission des transports les pouvoirs préconisés ci-dessus.

Donc, la Commission des transports devait procéder par voie de règlement, et, à mon humble avis, tout ce qu'exigeait la mesure législative était de conférer à la Commission des transports le pouvoir d'agir en conformité de la recomman-

dation antérieure. Voilà pourquoi l'amendement que j'ai soumis comportait en termes généraux que la Commission des transports pourrait exiger que nous lui fournissions tous renseignements qu'elle jugeait nécessaires.

Du reste, aux termes ordinaires de la Loi de chemins de fer, la Commission des transports est autorisée à édicter des règlements ou à statuer sur ce qu'elle doit ou peut faire en vertu de la Loi des chemins de fer. Elle peut encore édicter le règlement nécessaire dès qu'elle y a été autorisée. Voilà tout ce que j'avais à vous dire au sujet des taux de concurrence.

En écoutant les réflexions de mes confrères des autres provinces, je crains fort que mes paroles n'aient été mal interprétées quand j'ai parlé de péréquation, et j'ai l'impression que c'est peut-être de ma faute, car j'ai manqué de clarté dans mon exposé. C'est pourquoi je tiens à me reprendre.

Ceux qui m'ont immédiatement précédé semblent persuadés qu'en proposant un ou plusieurs barèmes, je cherchais à garder en réserve un ou plusieurs barèmes équivalents. M. MacPherson me l'a signalé l'autre jour. En parlant des taux des conserves alimentaires et des écarts entre l'Est et l'Ouest, il a dit: "Je comprends maintenant pourquoi mon ami M. Evans veut plus d'un barème".

Si cela devait contribuer à élucider la question, je proposerais au Comité de se reporter à l'endroit de nos délibérations où nous recommandons notre amendement. A l'Appendice A du fascicule n° 2, lorsque je propose un amendement au paragraphe (2), article 332A, je dis ce qui suit:

Sans restreindre la généralité du paragraphe (1), la Commission peut exiger que toute compagnie de chemin de fer *a*) établisse une échelle ou des échelles uniformes de taux de catégorie...

et il en va de même pour *b*)

Si cela devait aider à éclaircir mon point et me faire mieux comprendre, je vous proposerais d'y inclure les mots: "établisse une échelle uniforme ou des échelles uniformes égales de taux de catégorie" et d'apporter le même changement à *b*) à l'égard des taux sur un produit désigné, sur une base milliaire.

Je tiens à être parfaitement compris et je déclare que si je voulais plus d'une échelle et que ces échelles doivent être équivalentes, pourquoi en voudrais-je plus d'une ?

Je vais tracer quelques lignes sur ce morceau de papier et je vous les montrerai. Voici deux lignes verticales que j'ai tirées sur une feuille de papier. Sur la première se trouve Fort William et sur la seconde, Montréal. Maintenant, l'échelle de péréquation des taux de catégorie s'appliquerait non seulement dans l'Ouest, c'est-à-dire dans le territoire situé entre Fort William et Montréal, mais également aux Maritimes. Mon but, en proposant plus d'une échelle, est de permettre à la Commission des transports d'approuver l'emploi d'échelles équivalentes dans les trois régions.

La difficulté surgit, en ce qui concerne ces arbitraires, lorsque le trafic-marchandises passe d'une région à l'autre. Si vous appliquez l'échelle de taux de catégorie uniforme tout en gardant vos arbitraires, vous verrez qu'il faudra choisir la région à laquelle l'échelle s'appliquera, car les taux directs s'appliquent partout ailleurs au Canada. Ainsi, si vous expédiez d'Edmonton à Halifax de la marchandise à laquelle s'applique la nouvelle échelle de taux de catégorie, ainsi que les deux arbitraires, celui de base à Fort William et l'arbitraire maritime, cette échelle ne s'appliquera que dans l'Ouest du pays.

Renversons les choses en appliquant l'arbitraire à l'ouest de Fort William à des marchandises en provenance des Maritimes, et nous arrivons exactement au même résultat. L'échelle dans la région est l'élément important à égaliser. Le trafic-marchandises entre les régions est celui qui exige l'application des arbitraires. Lorsque j'ai parlé l'autre jour, je croyais honnêtement que si vous appliquiez une échelle uniforme, peut-être ne pourriez-vous pas appliquer ces arbitraires.

Le président:

D. Votre échelle s'applique-t-elle à la fin du parcours, monsieur Evans?—R. Dans le présent cas, nous avons l'habitude d'employer l'échelle de l'Ouest, mais d'y appliquer les arbitraires.

D. Mais l'échelle s'applique une fois les marchandises rendues à destination?—R. Cela dépend. Si l'expédition se fait en direction est, elle s'applique au départ, mais si l'expédition se dirige vers l'ouest, l'échelle s'applique au terme du parcours. Je ne vous demande pas de me croire sur parole, mais laissez la Commission des transports décider ce qu'elle doit faire, et cela me suffit.

Voilà tout ce que j'ai à dire au sujet de la péréquation. Ou, plutôt, j'aimerais aborder un autre point d'importance secondaire. Vous vous souvenez que j'ai fait une autre proposition au Comité au sujet de l'article de péréquation et des sections ou groupes. Ces sections ou groupes ont été préconisés par leurs parrains, les conseillers juridiques des provinces, comme moyen de permettre à la Commission des transports d'accomplir ce dont je vous entretiens. Eh bien, à mon avis, cela n'est pas tout à fait exact, étant donné ce qui est dit à l'alinéa a) de l'article 329 sur les tarifs de taux de catégorie; les compagnies

- a) doivent déposer et publier un ou plusieurs tarifs de taux de catégorie que la Commission peut exiger, et spécifier les taux réguliers de catégorie calculés au mille pour toutes les distances couvertes par le chemin de fer de la compagnie, et ces distances...doivent...être exprimées en sections ou groupes, et les sections ou groupes...doivent...comprendre, pour les voiturages de plus long parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours...

Permettez-moi maintenant de vous expliquer ce que cela signifie. Cela signifie que les groupes augmentent avec les distances. Supposons dans la pratique, que la Commission des transports désire maintenir l'arbitraire des Maritimes ainsi que l'arbitraire de base sur le trafic dirigé vers l'Ouest du Canada. Si vous commencez avec l'échelle uniforme dans les Maritimes, vous ne pouvez sectionner ou grouper que d'après la distance. Vous perdez immédiatement l'arbitraire parce que vous ne pouvez sectionner qu'à mesure que la distance augmente. Je vous engage donc à ne pas obliger la Commission des transports à augmenter les groupes avec la distance. Laissez le mot "peuvent" comme dans la loi. Ce mot ne se trouve pas dans le bill. En fait, le mot "peuvent" a été proposé par les provinces devant la Commission royale, et jamais ce ne fut le mot "doivent" avant que la Commission royale n'eût employé ce mot. On n'a pas employé le mot "doivent", mais on s'est servi de mots qui, à mon avis, ont fait croire aux rédacteurs du bill à la nécessité d'employer le mot "doivent".

J'aborde maintenant la question fort litigieuse des taux transcontinentaux et j'aurai bientôt fini.

L'une des habitudes où se complaisent certains conseillers juridiques — et je suppose que je n'ai pas le droit de le reprocher à mon ami M. Frawley, étant donné qu'il n'est pas un conseiller juridique ordinaire — consiste à laisser entendre que leurs confrères cherchent à intimider les autres. Cela m'intéresse car j'ai fait de mon mieux pour éviter toute velléité de ce genre. Je ne savais vraiment pas comment vous dire cela sans aller aussi loin. Ce que je voulais vous dire, c'est que quand on nous demande d'établir un taux de concurrence, même sous le régime de l'ancienne loi et tout spécialement maintenant que la Commission des transports doit surveiller notre tarification, on veut savoir entre autres choses quel en sera l'effet sur le revenu net. Je prétends qu'on devrait employer le mot "effet", tandis que le bill dit "dans la mesure". Ce point n'a d'ailleurs aucune importance.

On veut savoir comment le revenu sera atteint. Si on doit nous permettre de conserver les taux de concurrence, il faudra, entre autres choses, que nous nous demandions quels seront les effets correspondants ou les pertes correspondantes de notre mise en vigueur de ce taux.

Cela veut dire que la Commission des transports devra examiner ces taux de concurrence du point de vue transcontinental. Elle devra déterminer si nous avons acquitté nos dépenses à même ces taux; elle voudra sans doute aussi savoir quel chiffre d'affaires et quel revenu nous perdrons par l'application correspondant de la formule du $1\frac{1}{3}$. Je vous déclare que c'est cela de l'intimidation, et j'essaie de vous faire voir clairement la difficulté à laquelle nous nous heurterons si on vient nous dire, d'une part, que nous devons bien surveiller notre revenu net lorsque nous établirons les taux de concurrence, et si, d'autre part, un autre article de la loi nous oblige à encourir des pertes correspondantes. Quand je vous ai dit que nous ne pouvions encourir ces pertes correspondantes sans augmenter les taux transcontinentaux, je ne faisais qu'exprimer l'embarras où se trouverait immanquablement toute administration sage à la vue de ces taux, et se demandant: "Est-ce payant ou non?" Car, il ne faut pas oublier, comme le faisait remarquer M. Frawley, je crois, au sujet de cet article, que ce serait violer l'égalité voulue par l'article 332A que d'abaisser maintenant les taux réguliers de transport de certains produits désignés à tous les points de l'Ouest du Canada, parce que ce sont des produits à l'égard desquels les chemins de fer entendent soutenir la concurrence. M. Knowles vous a dit fort justement, je crois — M. Knowles et moi sommes de vieux amis — M. Knowles vous a dit: "Je ne voudrais pas que ces taux réduits du fait de l'application de la formule du $1\frac{1}{3}$, servent à déterminer si d'autres taux sont raisonnables". Je crains que l'article de loi dans sa forme actuelle servirait précisément cette fin. Je vous ai prévenus au début que dès l'application de cette formule, quelqu'un réclamerait en disant: "mais sur les conserves alimentaires, votre taux a été réduit en vertu de cet article de la loi; alors, pourquoi ne puis-je, à l'égard d'autres produits, simplement parce qu'ils n'ont pas de concurrent sur le littoral, faire établir si le taux que paye mon voisin sur les conserves alimentaires est raisonnable"?

Ce sont là des problèmes réellement sérieux et, avec tous les égards que je dois à mes amis du National-Canadien, je leur dis que ce n'est pas tant ce qui peut résulter des différents item qui importe, mais ce que peuvent faire des gens qui, voyant la bonne fortune qui échoit, si l'on peut dire, à leur voisin, veulent la partager. Ils invoquent alors le principe de la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises énoncée dans le présent bill et déclarent que ladite politique nationale en matière de taux de transport se résume à dire: "nous voulons l'égalité des taux de transport au Canada". Et si vous répondez: "Non, pas pour les taux de concurrence", ils reprennent: "Ah non! nos taux dans l'Ouest du Canada ne sont pas concurrentiels; c'est simplement par hasard qu'ils sont plus bas, mais c'est parce qu'ailleurs, il y a eu un taux de concurrence". Maintenant, je désire bien préciser ma position. Je ne m'oppose aucunement à la politique de péréquation, à celle de contrôle suffisant des taux de concurrence. Je ne veux porter atteinte, chez nous ou ailleurs, aux intérêts de n'importe quelle industrie du pays. Je ne saurais adopter une autre attitude, car autrement, nous ne pourrions survivre. Je me présente devant vous aujourd'hui et je vous demande de me faire confiance pour une fois, — car ce n'est pas souvent que mes amis d'en face le permettent — et de me faire l'honneur de croire que je pourrais avoir raison. Cependant, n'acceptez pas tout ce que je dis sans examen, et laissez à la Commission des transports le soin de voir si j'ai raison.

Le président:

D. J'aimerais vous poser une question avant que vous en finissiez avec ce point, monsieur Evans, car vous êtes sans doute au courant de la situation de l'autre côté de la frontière. Ce point a-t-il été bien exposé par un voiturier quelconque d'outre-frontière au moment de la majoration de 25 p. 100 dans les taux transcontinentaux aux points intermédiaires?—R. Je ne crois pas.

D. Et à l'heure actuelle, en ce qui concerne leur parité avec les taux transcontinentaux?—R. Je ne le crois pas, non. Je crois que la règle est la même qu'ici.

D. Alors, qu'est-ce qui vous fait croire que vous pourriez éprouver cette difficulté?—R. La déclaration de politique nationale dans notre pays, qui veut que les taux soient égaux. Je crains un peu que cette politique soit générale au point d'aboutir à ce résultat, mais si vous appliquez les règles que nous avons toujours appliquées, vous n'avez pas besoin d'embrasser toute l'étendue des territoires de l'Ouest du Canada; vous n'avez qu'à vous en tenir à la ligne de transit.

D. A-t-on fait quelque déclaration semblable aux États-Unis relativement à la péréquation?—R. Je ne le sais pas, mais M. Knowles pourrait vous renseigner là-dessus.

D. J'éprouve le désir de déclarer qu'après le traitement dont vous avez été l'objet de la part du Comité, monsieur Evans, vous devriez avoir perdu une bonne partie du complexe de persécution dont vous semblez affligé.—R. Je ne souffre d'aucun complexe de persécution. Si j'en avais souffert, je n'aurais pu résister ici; je serais quelque part dans Queen Street ou sur le Saint-Laurent à Montréal. Je tiens à vous prévenir, monsieur le président, qu'il est très facile de faire de moi le bouc émissaire, et si je ne m'oppose pas à toute critique, je ne voudrais cependant pas que vous me jugiez aussi mauvais qu'on m'a décrit.

D. Vous semblez vous en trouver plutôt bien.

M. Low: Je crois que vous êtes un brave homme, monsieur Evans.

M. EVANS: Je vous remercie, monsieur Low.

Permettez-moi d'ajouter un seul mot en terminant. Eh bien, je crois que je pourrais en rester là.

M. Laing:

D. Me permettriez-vous, monsieur Evans, de revenir sur la question des taux de concurrence? Comment établit-on un taux de concurrence à l'heure actuelle?—R. Ce sont les préposés au trafic-marchandises qui établissent les taux de concurrence, en tenant compte de la concurrence que nous devons soutenir et des endroits où les taux devraient s'appliquer pour attirer la clientèle. Cela se fait d'ordinaire en consultation avec l'expéditeur.

D. L'expéditeur vous téléphone pour vous dire: "Je peux expédier par camion à un certain taux"?—R. Ce n'est pas aussi simple que cela.

D. Ça s'est fait de cette façon, pourtant?—R. Je vous l'accorde, mais si ça se faisait, le préposé au trafic était déjà renseigné au sujet de la concurrence dans cette région.

D. Que savait-il au juste?—R. Voilà une question à laquelle il est difficile de répondre.

D. Il ressort de ce bill que les compagnies de chemin de fer ont établi des taux de concurrence qui n'étaient pas absolument nécessaires, et, en conséquence, elles ont inutilement perdu des revenus. J'essaie de démontrer la difficulté d'obtenir la preuve de la nécessité d'un taux de concurrence. Je ne crois pas que vous puissiez obtenir cette preuve, car si un camionneur est un voiturier public et qu'il ait publié une échelle de ses taux, il n'ira pas y insérer la moindre mention écrite pour confirmer un taux spécial.—R. C'est là notre principale difficulté et j'aurais dû répondre à votre question avant. Dans plusieurs provinces, le camionneur à forfait ne publie pas du tout son tarif de transport, quoique dans certaines provinces, il le publie.

D. Non seulement l'expéditeur à forfait, mais, dans les provinces où les voituriers publics détiennent des permis, le camionneur est lié par les taux qu'il a publiés; mais il peut arriver qu'il désire obtenir des clients à tout prix, et alors il acceptera à un prix inférieur à son taux officiel, mais il n'ira pas confirmer cela par écrit et vous ne pourrez le forcer à le faire en vertu du projet de loi à l'étude.—R. Je suis convaincu que cela se fait régulièrement, et nous ne devrions pas oublier que le voiturier privé appartient à la même catégorie. Il ne publie pas ses taux et ses frais sont sa seule norme. Il faut que nos employés, tant dans nos services

d'exécution qu'à l'administration centrale, soient bien renseignés sur la concurrence qu'ils ont à affronter, et dès lors ils sont appelés à faire preuve d'un jugement sûr. Je ne prétends pas que leur jugement doive être accepté sans réserve et sans examen; au contraire, je dis que la Commission des transports devrait contrôler leurs décisions afin de s'assurer qu'ils ont fait preuve de bonne foi et d'un jugement raisonnablement sûr. Mais je ne crois pas que la Commission des transports puisse jamais, avec les renseignements qu'on nous demande de communiquer ici, se trouver en meilleure posture que le particulier qui travaille dans le bureau du gérant du trafic et est aux prises avec les mêmes problèmes depuis nombre d'années.

D. Ne cherchons-nous pas à incorporer dans ce projet de loi des conditions qui dans bien des cas ne pourront jamais être réalisées?—R. C'est ce que je pense.

M. Gillis:

D. Monsieur Evans, avant que vous finissiez, j'aimerais vous poser la question suivante: vous avez insisté, au cours de vos observations antérieures, sur le fait que les taux de transport des chemins de fer n'étaient pas du tout au point de 1941 à 1947 en raison des prix. Or, j'aimerais vous demander comment les recettes de votre compagnie pour la période de 1941 à 1947 soutenaient la comparaison avec celles de 1947 à 1950?—R. Les recettes nettes ont été beaucoup plus élevées pendant la guerre.

D. En ce qui concerne le revenu de la compagnie, de quelle façon la régie des prix l'a-t-elle atteinte?—R. Je ne réclame pas contre la régie des prix. Tout ce que j'ai à dire c'est qu'on m'accuse d'avoir des taux trop bas pour soutenir la concurrence et solder les frais d'exploitation, et que le trafic a considérablement augmenté pendant la guerre. Le bas niveau des taux durant la guerre est attribuable à la régie des prix.

D. Mais, si votre revenu a augmenté, aviez-vous une raison d'accroître vos taux?—R. Les taux de concurrence, oui, parce que nous devons maintenir ces taux. Il est nécessaire que nous maintenions les taux de concurrence, et si nous ne le faisons pas, nous commettons une injustice envers celui qui ne bénéficie pas des taux de concurrence et c'est l'attitude que prendrait aussitôt la Commission des transports. Nous ne pouvons imposer n'importe quel taux et l'appeler taux de concurrence. Nous devons être en mesure de nous justifier si quelqu'un nous dit: "Pourquoi n'ai-je pas ce même taux?" La Commission des transports lui répondra: "Le taux de concurrence a pour but de faire face à la concurrence; il ne doit pas servir de norme pour juger de l'équité des autres taux". Elle lui dira encore: "Si vous pouvez nous prouver qu'on vous fait les mêmes taux, nous obligerons la compagnie de chemin de fer à vous les faire également ou bien à supprimer tous ces taux."

D. Dans ce cas, admettez-vous que j'ai raison de supposer que la majoration de vos taux, laquelle, sauf erreur, s'est produite de 1947 à 1950, a été rendue nécessaire par l'ascension générale des prix après la suppression de la régie des prix?—R. Nous nous sommes rendu compte que nos taux de concurrence avaient besoin d'être révisés, car ils auraient dû être relevés au cours de la guerre. Il nous a été impossible de les relever quand c'est devenu nécessaire, mais en 1947, nous avons pu le faire, car nous nous trouvions pendant la période, qui dure encore, de l'augmentation des prix. La régie des prix a été supprimée, les salaires ont commencé à monter, notre demande d'augmentation de taux était pendante et nous avons alors immédiatement appliqué la même augmentation à nos taux de concurrence, puis nous avons fait la revue de nos tarifs pour déterminer quels taux particuliers devraient être majorés ou réduits.

D. Est-ce la hausse des prix qui vous a décidés à faire cela?—R. Je ne me plains pas de la régie des prix, mais on m'accuse de ne pas faire quelque chose et je répons que comme il nous était loisible de le faire, nous l'avons fait.

M. Argue:

D. Monsieur le président, j'ai déjà demandé à M. Knowles son avis sur le temps qu'il faudrait pour réaliser la péréquation prévue dans le bill à l'étude et je me demande si M. Evans admettrait avec M. Knowles que la chose pourrait se faire dans cinq ans environ?—R. Je m'en réfère entièrement à M. Knowles là dessus. Je ne suis que le porte-parole de ma compagnie, rien de plus. Je m'en remets toujours aux conseillers en matière de trafic qui sont à ma disposition, mais à la lumière des difficultés que nous avons éprouvées et connaissant l'énormité de la tâche, je ne vois pas comment cela pourrait se faire en moins de temps.

D. Croyez-vous que cela puisse se faire en cinq ans?—R. Peut-être bien, mais, vous savez, il ne suffit pas que la Commission des transports se réunisse et siège. Elle devra prendre l'avis de personnes venant de tous les coins du pays, et apprécier les représentations faites par tout ce monde. Elle a devant elle une lourde tâche, car si vous intervenez trop énergiquement et trop vite, vous risquez de détraquer toute l'économie.

Je ne dis pas que ce serait bien de faire ceci, mais vous pouvez établir, par exemple, une industrie dans une localité nommée où, grâce aux taux de transport et à d'autres facteurs, les gens ont pu réaliser des profits. Or, si vous allez trop vite et trop loin, vous pouvez causer la ruine de cette industrie. Si vous lui donnez du temps, elle pourra s'ajuster et se décentraliser et même entreprendre d'autres projets, mais vous ne pouvez accomplir ces choses à l'emporte-pièce d'un seul trait de plume au bas d'un ordre, en disant: "C'est cela". Voilà ce que j'en pense.

D. Mais en ce qui concerne la péréquation des chemins de fer et l'équité des taux, les chemins de fer ne pourraient-ils y parvenir en cinq ans?—R. En vérité, nous pourrions le faire demain si la Commission des transports nous en donnait la permission, mais nous ferions un tel gâchis que tout le pays serait dans la confusion.

D. Par conséquent, j'ai raison de dire que le laps de temps qu'il faudra pour réaliser la péréquation dépendra de la Commission des transports et non pas des difficultés que pourraient éprouver les compagnies de chemin de fer à mettre ces taux en vigueur?—R. Nous pouvons dresser des tableaux de taux. Nous sommes déjà bien avancés dans notre travail, mais il reste à déterminer si ces taux conviendront. Il nous faut étudier pour savoir quel revenu nous en obtiendrons, et une fois en possession de ces données, nous pourrions établir et publier nos tarifs, puis les mettre en vigueur. Je crois cependant que nous serions très mal avisés de le faire.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser à M. Evans? Si vous n'en avez pas, je crois que le temps est venu pour moi d'exprimer les remerciements du Comité à MM. Evans et O'Donnell pour le précieux concours qu'il nous ont apporté dans notre travail.

M. EVANS; Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Abordons maintenant, si vous le voulez bien, l'article 1 du bill 12.

M. ARGUE: Monsieur le président, lors de notre première assemblée, j'ai proposé de convoquer des membres ou des représentants de la Commission des transports, et je voudrais réitérer ma proposition. Comme vous avez pu vous en rendre compte, j'ai cherché à savoir des divers témoins combien il faudrait de temps pour mettre la péréquation en vigueur, et, à mon avis, nous devrions interroger un représentant de la Commission des transports en vue de déterminer combien de temps cela pourrait prendre pour donner suite aux dispositions du bill à l'étude, et je crois que le Comité consentirait à demander cela à la Commission des transports.

Le PRÉSIDENT: J'ai bien réfléchi à votre demande. Je considère la Commission des transports comme un corps judiciaire, et nous ne saurions songer à

convoquer, pour déposer ou rendre témoignage, un juge qui doit entendre une cause, car les causes sont jugées d'après les preuves fournies et je crains bien, monsieur Argue, de ne pas pouvoir agréer votre demande. Naturellement, je me soumettrai à la volonté du Comité.

M. ARGUE: Bien entendu, le Comité, en vertu des pouvoirs dont il a été revêtu, peut faire cela.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais, pour moi, nous ne devrions pas le faire. Cependant, je le répète, je ferai ce que voudra le Comité. C'est là mon opinion à titre de président; je ne crois pas que nous devrions faire cela.

M. ARGUE: Eh bien, je ne...

M. GREEN: Pourquoi ne pas convoquer les experts de la Commission des transports ?

Le PRÉSIDENT: Mais, n'avons-nous pas déjà entendu les meilleurs experts qui soient au Canada ?

M. GREEN: D'après moi, monsieur le président, il serait sage que nous remettons au début de la semaine l'étude des articles proprement dits du bill.

Le PRÉSIDENT: J'y consens volontiers, car je n'entends presser personne inutilement. Le Comité a fait preuve d'un bel esprit de solidarité, que j'apprécie à sa juste valeur, et s'il est des membres du Comité qui se sentiraient brusqués si je leur demandais d'aborder l'examen des articles du projet de loi dès maintenant, je suis disposé à attendre jusqu'à lundi, alors que nous nous réunirons à 11 heures du matin.

M. GREEN: Je crois qu'il vaudrait mieux remettre à lundi matin l'audition de ce qui reste des témoignages.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GREEN: Nous pourrions également obtenir tous les mémoires qui devaient être déposés. Il serait parfaitement inutile de demander à une organisation de déposer un mémoire si nous devons nous prononcer sur le bill 12 avant que le mémoire nous parvienne.

Le PRÉSIDENT: Je prévoyais—et j'ose croire que je ne me suis pas trompé—que les mémoires et les témoignages qui doivent nous être présentés lundi porteront sur la formule du 1 $\frac{1}{3}$, et voilà pourquoi je n'avais pas l'intention d'aborder l'étude de cet article du bill avant la fin de l'audition des témoignages.

M. GREEN: Il y a, par exemple, le mémoire du *Board of Trade* de Toronto. Il me tarde d'en connaître le teneur, et, à mon avis, si le Comité veut faire un travail parfait, il devra certainement prendre connaissance dudit mémoire avant de s'attaquer à l'étude des articles du projet de loi. En ce qui me concerne, j'aimerais avoir un peu plus de temps pour relire les dépositions qui ont déjà été faites.

Le PRÉSIDENT: Ajournerons-nous jusqu'à 11 heures lundi matin ?

M. GREEN: Me serait-il permis de faire une autre suggestion ? Le ministre a laissé entendre qu'il projette de faire quelques changements. Or, ce serait nous rendre service que de nous donner une idée de ces amendements, afin que nous puissions les examiner en fin de semaine. S'il n'en voit pas la nécessité, je n'insiste pas.

L'hon. M. CHEVRIER: J'aimerais plutôt soumettre mes amendements lorsque nous en viendrons à l'étude de l'article du bill. Du reste, il y en a que je voudrais revoir. On ne me les a communiqués que cet après-midi, et j'aimerais aussi avoir l'occasion d'en discuter avec les intéressés.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avant d'ajourner, il y a une chose que vous aimeriez, je le sais, me voir signaler à votre attention. Notre dévoué secrétaire, M. Chassé, a travaillé tous les soirs jusqu'à minuit pour mettre au point les

témoignages entendus au cours de la journée et je crains que ce ne soit à cause de sa tâche exténuante qu'il a eu une crise cardiaque ce matin. Il est présentement hospitalisé et j'aimerais que vous m'autorisiez à lui exprimer notre peine de le voir malade et nos vœux d'un prompt rétablissement.

M. Brooks: Nous pourrions peut-être lui envoyer des fleurs ?

Le PRÉSIDENT: J'en ferai envoyer au nom du Comité.

CHAMBRE DES COMMUNES
Cinquième Session de la vingt et unième Législature
(Seconde Session de 1951)

COMITÉ SPÉCIAL
CHARGÉ D'Étudier
LA

LEGISLATION FERROVIAIRE

PRÉSIDENT: M. HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule no 6

CONCERNANT

- Le bill No 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933;
 - Le bill No 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes;
 - Le bill No 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.
-

SÉANCE DU LUNDI 19 NOVEMBRE 1951

TÉMOINS :

M. W. P. Fillmore, K.C., avocat, et M. B. M. Stechishin, tous deux représentant la ville et la Chambre de Commerce de Winnipeg.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

1952

LEGISLATION (REVERSE)

THE LEGISLATIVE PROCESS

PROCÈS-VERBAL

LUNDI, 19 novembre 1951.

Le Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Argue, Ashbourne, Brooks, Chevrier, Churchill, Gillis, Green, Helme, Johnston, Kirk (*Digby-Yarmouth*), Lafontaine, Laing, Macdonald (*Edmonton-Est*), MacNaught, McCulloch, Mutch, Nowlan, Riley, Weaver, Whiteside.

Aussi présents: M. Hugh E. O'Donnell, K.C., de Montréal, représentant la compagnie des chemins de fer Nationaux, et M. H. C. Friel, K.C., avocat général de la même compagnie, également de Montréal; M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat général de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien; M. C. E. Jefferson, vice-président du trafic, et M. K. D. M. Spence, avocat de la Commission, également de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien, tous trois de Montréal; M. L. J. Knowles, de Montréal, conseiller spécial en trafic auprès de la Commission royale des transports; M. J. A. Argo, de Montréal, adjoint du vice-président du trafic-marchandises, de la compagnie des chemins de fer Nationaux; M. W. J. Matthews, K.C., ministère des Transports; M. C. W. Brazier et M. M. Glover, représentant la province de la Colombie-Britannique; M. W. P. Fillmore, K. C., avocat, et M. B. M. Stechishin, représentant la ville et la Chambre de commerce de Winnipeg; M. George Francis, président de l'*Industrial Development Board*, de la ville de Winnipeg.

Le Comité poursuit l'audition des témoignages concernant les Bills nos 12, 6 et 7.

M. Fillmore, assisté de M. Stechishin, est appelé. Il donne lecture d'un mémoire, est interrogé à ce sujet et se retire.

Le Comité entreprend ensuite l'étude, clause par clause, du Bill no 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933.

L'article 1 et le titre sont étudiés et adoptés.

Il est ordonné de rapporter le bill sans aucune modification.

Le Comité passe ensuite à l'étude, clause par clause, du Bill no 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes.

Les articles 1 et 2, ainsi que le titre, sont étudiés et adoptés.

Il est ordonné de rapporter le bill sans aucune modification.

Le Comité entreprend ensuite l'étude, clause par clause, du Bill No 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

L'article 1 est adopté.

Article 2:

M. Argue propose que le nouveau paragraphe deux de l'article dix de la loi soit modifié en biffant les lignes 17, 18 et 19.

Après discussion, la motion étant mise aux voix est rejetée.

L'article 2 est adopté.

Article 3:

M. Lafontaine propose: que le nouveau paragraphe un de l'article vingt-six soit modifié comme suit:

26 (1) Le commissaire en chef touche un traitement annuel égal à celui du président de la Cour de l'Echiquier. Au commissaire en chef adjoint est payé un traitement annuel de quatorze mille dollars, au commissaire en chef suppléant, un traitement annuel de treize mille dollars, et chacun des autres commissaires reçoit un traitement annuel de douze mille dollars.

Après discussion, le président informe le Comité que la modification proposée doit être recommandée par la Couronne et que le Comité, étant en faveur, l'article 3 devrait être réservé.

L'article 3 est réservé.

Les articles 4, 5 et 6 sont étudiés séparément et adoptés.

L'article 7 est mis à l'étude et le débat est engagé à ce sujet. Comme il est une heure de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le secrétaire suppléant du Comité,

R. J. GRATRIX.

TÉMOIGNAGES

19 NOVEMBRE 1951
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Nous avons ici, ce matin, à la suite d'une entente à cet effet, M. W. P. Fillmore, K.C. représentant la ville de Winnipeg, et M. B. W. Stechishin, du Bureau des transports, de la Chambre de commerce de Winnipeg. M. Fillmore.

M. W. P. Fillmore, K.C. est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, nous apprécions vivement l'avantage qui nous est offert de témoigner devant vous. Je vous donnerai lecture de notre mémoire et je répondrai ensuite — du moins j'essaierai, — aux questions qui me seront posées. Je demanderai cependant à M. Stechishin de répondre à celles qui concernent les tarifs.

Même si nous apprécions les efforts du Parlement, qui tâche de mettre en pratique les recommandations de la Commission royale, une étude approfondie de l'effet qu'aurait, sur les principales régions industrielles du Manitoba, l'adoption du bill no 12, nous cause de graves inquiétudes. Même en dépit de la tarification actuelle, le Manitoba n'a pas accru sa population ou développé ses industries autant que les autres provinces du centre ou de l'ouest du pays.

Nous parlons ici de progrès relatif. Les distributeurs et les manufacturiers du Manitoba ne se sont pas encore remis des résultats désastreux qu'a eus pour eux l'ouverture du canal de Panama, il y a une quarantaine d'années.

Il est à souhaiter, naturellement, que la tarification du transport des marchandises soit simplifiée et uniformisée, autant que possible, sans déranger la balance commerciale entre les diverses parties du pays et sans augmenter le fardeau des taxes d'une région au profit de l'autre. Nous n'avons pas demandé et nous n'avons pas reçu d'aide du Parlement. Dans les circonstances, nous prions instamment le présent Comité de considérer avec soin la question de savoir s'il est dans l'intérêt national d'accorder, par une mesure législative et à nos dépens, une aide plus grande à des régions dont, même actuellement, le progrès industriel est comparativement plus avancé que le nôtre.

Nous présumons que l'intention du Parlement n'est pas de nuire à la concurrence qui existe actuellement entre les diverses parties du Canada, ou entre les diverses provinces ou régions, en se servant des dispositions du bill no 12 proposé. De fait, l'honorable ministre des Transports a déclaré à la Chambre, le 26 octobre, qu'il "ne faut pas s'attendre que les modifications proposées établissent un barème de tarifs-marchandises qui bouleverse les méthodes industrielles et commerciales établies." Cela concorde avec l'une des conclusions et des recommandations de la Commission royale, au chapitre intitulé "Péréquation", au milieu de la page 141, et qui se lit comme suit:

"Le but de la péréquation ne peut être atteint qu'après une étude approfondie de la part des chemins de fer et de la Commission des transports. Sans doute, plusieurs problèmes sérieux sont en cause, par exemple, les conséquences possibles de ces propositions sur les recettes des chemins de fer, les industries établies et le mécanisme des échanges et du marché. Toutes

ces considérations sont d'une haute importance. Si l'on tient compte du grand nombre de changements de tarifs qui en résulteront, c'est à la Commission des transports, tout particulièrement, qu'il reviendra de trancher la question après son enquête générale sur les tarifs-marchandises et lorsque toutes les personnes visées par les propositions auront eu l'occasion de se faire entendre".

Plus loin, j'exposerai plus en détail pourquoi nous tenions à ne pas être privés de pareille occasion.

Les tarifs-marchandises occupent une place un peu particulière dans les décisions d'une entreprise commerciale. Jusqu'à un certain point, ce sont des frais commerciaux, tout comme le paiement des salaires, du loyer, etc., mais ils diffèrent de ces frais en ce qu'ils sont exposés à changer lorsque les compagnies de chemin de fer déposent de nouveaux tarifs, ou à la suite des décisions de la Commission des transports. Ils ne résultent pas de l'action des forces qui influent sur le marché. Les conditions du marché, comme la hausse et la baisse des prix, s'appliquent également à travers tout le pays, mais les nouveaux tarifs ont un effet local et arbitraire, et souvent imprévu. Nous proposons que le présent bill soit rédigé de façon à permettre à la Commission des transports d'appliquer les recommandations de la Commission royale que nous venons de citer. Nous voulons obtenir l'assurance que les industries établies ou en perspective, ne seront nullement lésées ou découragées par ces mesures, et que les placements n'en seront point affectés.

Une grande partie des industries du Canada est concentrée dans le triangle formé par Sudbury, Windsor et Montréal. Nous osons dire qu'aucune industrie, à l'ouest de ce triangle, à l'exception de celles de la Colombie-Britannique, ne peut concurrencer celles de l'Est à un haut degré. Que cela nous plaise ou non, c'est là un élément fondamental du régime économique canadien. Pour cette raison, le rapport des taxes entre Winnipeg et les autres centres de l'Ouest canadien présente un très grand intérêt pour cette ville. Elle possède un avantage géographique naturel sur les autres centres de l'Ouest et on devrait en tenir compte. Même maintenant, nous devons faire des concessions en matière de tarif-marchandises sur presque tout ce que nous expédions, afin de soutenir la concurrence de l'Est, parce que la taxe directe est inférieure au montant de celle qui s'applique jusqu'à Winnipeg et ensuite au delà.

Nous nous rendons compte que "l'étude" préparée par les chemins de fer, à la demande de la Commission des transports, n'est ni définitive, ni officielle, et peut n'être qu'une suggestion. Cependant, elle représente un effort sérieux de la part d'experts dans les questions pratiques de tarif-marchandises. Si elle constitue une indication quelconque de ce qui peut se produire à la suite de l'application de méthodes uniformes, nous nous rendons compte que les taxes de l'est du Canada, jusqu'au Manitoba, seront peut-être relevées et que celles de l'Est, jusqu'à des endroits situés à l'Ouest du Manitoba, seront probablement abaissées. Cela nuirait à notre situation dans laquelle la concurrence avec les provinces centrales joue un grand rôle, et résulterait probablement une plus grande concentration d'industries dans ces provinces.

Nous sommes d'avis que l'article 332A, dans sa forme actuelle, ne suffit pas à assurer que les industries établies, pas plus que le régime du tarif-marchandises, n'en seront pas ébranlées. Le paragraphe (1) de l'article 332A se lit comme suit:

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-marchandises du même genre transporté sur la même espèce de wagons ou moyens de transport et effectué sur toutes lignes ou tout 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 mille ou autrement.

Le paragraphe (4) se lit comme suit :

Les paragraphes un, deux et trois sont assujettis à la réserve du paragraphe cinq de l'article trois-cent vingt-cinq de la présente loi, et à la Loi des taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes, et ne s'appliquent pas à l'égard

- a) de taux communs internationaux entre des points situés au Canada et des points situés aux Etats-Unis d'Amérique;
- b) de taux sur le trafic d'exportation et d'importation passant par des ports canadiens lorsque, dans la pratique, ces taux ont un rapport fixe et depuis longtemps établi avec les taux sur un trafic semblable passant par des ports aux Etats-Unis d'Amérique;
- c) de taux de concurrence;
- d) de frais convenus autorisés par la Commission aux termes de la Partie V de la Loi des transports, 1938.
- e) de taux applicables au White-Pass et au parcours du Yukon, et
- f) de tout autre cas où la Commission juge qu'une exception de l'application du présent article s'impose.

L'alinéa f) doit concerner des cas spéciaux et des taxes particulières et il ne peut être interprété comme s'appliquant à tous les taux ou comme s'écartant de la généralité de la politique nationale déclarée. Par exemple, l'alinéa f) pourrait s'appliquer à un taux sur un produit désigné qui a été rendu nécessaire pour en permettre le transport par voie ferrée. Cela ne s'applique pas au taux de concurrence, parce qu'ils sont déjà exemptés.

L'article 332A, après avoir énoncé la politique nationale, stipule que la Commission des transports "peut", pour y donner suite, et le reste. À notre avis, l'usage du mot "peut" constitue ici une directive, une obligation, et non pas seulement une permission. Si "peut" ne sert qu'à permettre, alors la Commission pourrait ne pas tenir compte de la politique nationale, en son entier ou en partie.

J'ai remarqué que M. Evans, avocat d'expérience et expert dans les questions ferroviaires, ainsi que mon ami, M. Smith, des provinces Maritimes, qui, comme moi, est un peu au courant de toutes les lois, mais pas très familier avec chacune, ont tous deux exprimé cette même opinion que, dans ce cas-ci le mot "peut" peut très bien constituer une prescription et non pas uniquement une permission.

Comme l'article 332A n'ordonne pas à la Commission de préserver la concurrence, il y a grand risque que les tribunaux décident qu'il est du devoir de la Commission de s'en tenir à la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises, sans égard aux conséquences qu'elle pourrait avoir auprès des industries rivales, situées dans diverses régions ou divers districts. De fait, d'après les termes employés dans ce projet de loi, la Commission n'aurait pas le droit de prendre ces facteurs en considération, et si elle le faisait, une des parties lésées pourrait en appeler à la Cour suprême du Canada et lui demander d'enjoindre à la Commission des transports de remplir sa tâche, conformément aux stipulations de la loi.

Je me reporterai maintenant à la cause du chemin de fer Pacifique-Canadien contre la province d'Alberta et autres, plaidée devant la Cour suprême du Canada. Il y avait demande d'augmentation des tarifs-marchandises. La Commission des transports accorda une augmentation temporaire, mais elle remit l'étude de la demande principale jusqu'à ce que la Commission royale ait fait rapport, jusqu'à ce que d'autres enquêtes aient pu être effectuées et que d'autres questions aient été réglées.

La Cour suprême du Canada a dit à la Commission des transports :

"Vous êtes un organisme public. Votre tâche et vos pouvoirs sont établis par la loi. Vous n'avez pas le droit de remettre à plus tard ou de rejeter l'étude de ces questions. Vous êtes tenus d'agir conformément aux termes de la loi.

Vous avez le droit de différer, c'est vrai, mais vous ne pouvez exercer aucun de vos pouvoirs en prenant en considération des questions qui sont étrangères à la tâche et aux pouvoirs qui vous sont conférés par la loi, ou qui n'en relèvent pas."

Le jugement du tribunal, complètement unanime, fut rendu par le juge Kellock. La Cour suprême du Canada cita quelques-unes des causes de la Chambre des Lords, en Angleterre, comme suit:

"... les principes en cause sont les suivants:

... lorsqu'un fonctionnaire public est investi d'un pouvoir qu'il doit exercer à l'intention de personnes spécifiquement désignées, et que les législateurs ont défini les conditions dans lesquelles lesdites personnes peuvent demander que ces pouvoirs soient exercés, ils doivent l'être et le tribunal exigera qu'ils soient exercés."

"Dans toutes ces causes les tribunaux ont décidé que c'était l'intention des législateurs que les pouvoirs conférés par eux soient exercés et que, même si les termes de la loi ne confèrent qu'un mandat, les circonstances étaient de nature à créer un devoir. Autrement dit, la conclusion à laquelle en sont venus les tribunaux dans ces causes-ci est la suivante: tenant compte de la matière principale, de la situation et du caractère de la personne chargée de ce mandat, des fins générales de la loi, et, avant tout, de la situation et des droits de la personne, ou des catégories de personnes à l'intention desquelles le pouvoir a été conféré, l'exercice d'une discrétion quelconque de la part de la personne habilitée n'a pu être sous-entendu."

"... Il peut y avoir quelque chose dans la nature de l'action autorisée, quelque chose dans le but proposé, quelque chose dans les conditions qui accompagnent cette action, quelque chose dans le titre de la personne ou des personnes à l'intention desquelles ce pouvoir doit être exercé, qui associe le devoir au pouvoir et impose à la personne investie de ce pouvoir le devoir de l'exercer lorsqu'on lui demande de le faire."

L'argument ici est donc le suivant: lorsque la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises est énoncée, — en vertu du paragraphe 4, la Commission peut exiger des compagnies ferroviaires qu'elles déposent un tarif uniforme par mille, — la Commission doit exercer ce pouvoir, elle doit exiger que les chemins de fer déposent ces tarifs pour tout le réseau, sur la base prescrite.

Maintenant, en quoi consiste la discrétion accordée à la Commission des transports? Il y a certaines exceptions au paragraphe 4 et je soutiens que ce sont les seules exceptions à la politique exposée et à la base prescrite.

Nous pouvons aussi nous reporter à la cause de la *Great Western Railway Company c. la Chamber of Shipping of the United Kingdom*, 1937, L.R. 2 K.B. Div. p. 30, où la remarque du début est la suivante:

"Lorsqu'une compagnie de chemin de fer demande le consentement du tribunal chargé de la question des taux de chemin de fer, sous le régime de l'article 37, paragraphe 1, de la Loi des chemins de fer, 1921, afin d'accorder des taux exceptionnels sur certain trafic, taux qui représentent 40 p. 100 de moins que les taux normalement exigibles, le tribunal doit se borner à considérer (1) si les taux exceptionnels proposés seront préjudiciables au revenu de la compagnie, et (2) si les personnes qui se servent ou qui désirent se servir du chemin de fer en seront lésées.

Le tribunal n'a donc pas à étudier la question de savoir si ces taux exceptionnels seront désavantageux pour les entreprises de cabotage et, par conséquent, non désirables dans l'intérêt public."

Je dirai aux avocats qui s'intéressent à cette question qu'il y a un excellent article dans le numéro de mai de la *Canadian Bar Review*, qui s'intitule "*The Growing Ambit of the Common Law*". On y démontre jusqu'à quel point les tribunaux d'Angleterre revisent maintenant les décisions des organismes juridiques ou semi-juridiques, et qu'au cours des dernières années, ils se sont efforcés de donner des directives à ces organismes et de les maintenir dans les limites statutaires. Si un organisme judiciaire mésinterprète la loi qui lui accorde ses pouvoirs, le tribunal le remet dans le bon chemin et lui dit, à titre de conseil, dans quelles limites il peut exercer ses fonctions et quelles sont les questions qu'il peut prendre en considération et sur lesquelles il peut en arriver à une décision.

L'article 314 est intitulé "Taxe et facilités égales pour tous" et en voici le texte :

1. "Les taxes de transport doivent toujours, dans des conditions et circonstances essentiellement semblables, être exigées également de tous, et d'après le même tarif, soit au poids, soit au mille ou autrement, relativement à tout trafic de même genre et s'effectuant par la même espèce de wagons ou par le même mode de transport, sur la même voie ou le même parcours.
2. Il ne doit être fait aucune réduction ni augmentation de ces taxes, soit directement ou indirectement, en faveur ou au détriment d'une compagnie ou d'un particulier qui voyage sur le chemin de fer ou qui s'en sert.
3. Les taxes peuvent être proportionnellement moins élevées, s'il s'agit de chargements complets ou de plus longues distances à parcourir, qu'elles ne le seraient pour des quantités moindres ou dans le cas de moindres distances à parcourir, pourvu que ces taxes soient également exigées de tous dans des circonstances essentiellement analogues.
4. Il ne peut être exigé de taxes dont l'imposition établirait une disparité en faveur ou au détriment de différentes localités.
5. La Commission ne doit approuver ni permettre, pour les transports de voyageurs ou des marchandises, effectués dans des conditions et des circonstances essentiellement analogues, et dans la même direction ou sur la même ligne, des taxes plus élevées pour une plus courte distance que pour un plus long parcours, quand cette plus courte distance fait partie de ce plus long parcours, à moins que la Commission ne soit convaincue, vu la concurrence, de l'opportunité d'autoriser pareilles taxes.
6. La Commission peut déclarer que n'importe quels endroits sont des points de concurrence au sens de la présente loi, 1919, c. 68, art. 314.

On notera que les mots "dans des conditions et circonstances essentiellement semblables", contenus dans l'article 314, sont exclus du paragraphe (1) de l'article 332A, ce qui indique de nouveau que la politique nationale sera appliquée, sans égard aux questions qui n'entrent pas en ligne de compte ou aux considérations qui prévalaient auparavant.

A mon avis, la difficulté ici, c'est que vous avez les anciens articles, ceux qui s'appliquent à l'établissement des tarifs et à leur régie, à partir de l'article 314 jusqu'à 325 compris; maintenant, vous faites intervenir une nouvelle mesure législative, et aux décisions qui ont établi l'interprétation dispositions de la loi, vous ajoutez un nouvel article basé sur un nouveau principe. Quel effet le nouvel article aura-t-il sur les prescriptions existantes et jusqu'à quel point les pouvoirs seront-ils limités? ... J'estime que c'est impossible à prévoir. Je crois qu'il sera très difficile pour les commissaires du transport d'en arriver à une décision au sujet de ce qu'ils peuvent faire ou ne pas faire, ou de l'importance qu'ils devraient accorder aux nouveaux articles qui se rapportent aux mêmes sujets.

Voici un extrait du Rapport de la Commission royale, page 141 :

“Les mots “dans des conditions et circonstances essentiellement semblables” de l'article 314 de la Loi des chemins de fer ne peuvent pas être éliminés sans inconvénient, puisque cet article vise surtout la disparité injuste.”

Le paragraphe (1) de l'article 332A énonce la politique nationale, sous réserve seulement des exceptions spécifiées au paragraphe (4).

La Commission doit donner suite à la politique énoncée. Il est évident qu'aucune exception n'est permise, sauf celles qui sont spécifiées au paragraphe (4). Par conséquent, la Commission doit exiger des chemins de fer qu'ils établissent une échelle uniforme selon la base établie au paragraphe (2).

La Commission n'aurait nullement le droit de s'écarter de la politique déclarée ou de la base prescrite, en tenant compte des modes de concurrence, ou des autres principes qui régissent l'établissement des tarifs, ce qui a été la pratique dans l'application des articles de la loi qui régissent actuellement les tarifs.

Je puis me rappeler une décision qui a été rapportée dans les *Canadian Railway Cases* où il est dit que l'un des éléments... la Commission a jugé que l'un des éléments dont il faut tenir compte en fixant les tarifs, c'est la question de savoir si les modes actuels d'établissement des tarifs seront modifiés d'une façon ou d'une autre.

Si l'article 332A devient loi dans sa forme actuelle, il est impossible de prévoir jusqu'à quel point et de quelle façon les pouvoirs conférés à la Commission, en vertu des articles 314 à 325, seront restreints.

Les articles régissant les tarifs ont fait l'objet de nombreuses décisions de la part de la Commission. A moins que l'effet que produira l'article 332A sur les autres articles soit clairement défini, il faudra plus souvent mettre les questions en litige pour éclaircir la situation.

Cela, je puis le prédire en toute conviction. Si cet article est ajouté à ceux que nous avons actuellement, il en résultera un conflit d'ensemble ou un conflit partiel, et il faudra instituer plus d'une cause pour savoir où en sont les choses.

Nous proposons donc — et ici, je ne parle que dans notre intérêt personnel —, que l'on fasse une réserve en ce qui concerne la politique nationale, disant que l'intention n'est pas de déranger les rapports concurrentiels entre différentes régions ou différents districts. On devrait faire ressortir le fait que la Commission des transports peut tenir compte de ce principe en établissant une tarification uniforme.

Voilà pour cette partie de notre mémoire. Je crois que l'on pourrait très bien poser en principe, en donnant suite à notre politique nationale et en l'appliquant selon les dispositions de la loi, que la Commission ne peut tenir compte d'aucune autre question. C'est là une directive et il lui faut l'observer. La Commission ne peut pas dire: “Nous ne pouvons nous en tenir là parce que cela viendrait à l'encontre des modes de concurrence. Nous ne suivrons pas ces directives parce que cela équivaldrait à des distinctions injustes. Nous ne pouvons non plus nous en écarter parce qu'on n'y tient aucun compte de la densité du trafic, ou des autres principes à la base de la tarification.

Il y a un pouvoir de direction...

M. GREEN: Monsieur Fillmore, vous croyez que l'article 332A restreint les pouvoirs de la Commission d'empêcher les disparités injustes ?

Le TÉMOIN: C'est ce que je prétends, en effet.

Je sais que l'article 332A contient deux paragraphes. Prenons d'abord le paragraphe (2), alinéa c): revise tout autre taux imposé par la compagnie. Mais cela doit être pour des fins d'uniformité, tel que le prescrit le paragraphe 2. On ne veut pas dire qu'il faut agir autrement.

Ensuite passons à *f*): “de toute autre cas où la Commission juge qu’une exception de l’application du présent article s’impose.” Il peut y avoir des cas particuliers, tout à fait exceptionnels, mais qui ne dérangent pas l’ensemble des rapports concurrentiels entre les différentes régions. C’est là un point plus général.

Passons maintenant aux taxes de transport transcontinentales, article 332B. Avant d’en arriver là, cependant, je répondrai avec plaisir aux questions qui découlent de la première partie de mon exposé. Cela n’est pas mentionné dans notre mémoire, mais je crois que les termes des paragraphes 1 et 2, rédigés ou présentés par M. Evans, accordent à la Commission plus de latitude, laissent plus libre que l’article 332A dans son libellé actuel.

M. GREEN: De quelle proposition de M. Evans voulez-vous parler ?

Le TÉMOIN: Celle que j’ai lue dans son témoignage. Je crois qu’elle apparaît au compte rendu imprimé.

M. WHITESIDE: Cela se trouve dans l’Appendice A du fascicule 2.

M. GREEN: M. Evans a fait plus d’une proposition, je crois.

Le TÉMOIN: Il s’agit de celle qui figure à la page 85 de la version anglaise. C’est ce membre de phrase-ci: “... en tenant compte de tous les intérêts légitimes en présence”, ce qui accorde à la Commission une certaine latitude.

M. GREEN: De quel article s’agit-il ?

Le PRÉSIDENT: 332A.

M. MUTCH: Le paragraphe 1 proposé, à la page 85 du compte rendu (version anglaise).

Le TÉMOIN: Oui, mais je n’ai pas l’intention d’en discuter parce qu’il a déjà été expliqué.

M. GREEN: Vous préférez la modification proposé par M. Evans ?

Le TÉMOIN: Oui, en effet.

M. Laing:

D. Puis-je poser une question ? A la page 8, vous proposez que l’on fasse une réserve à l’énoncé de la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises, à l’effet que ce n’est pas l’intention de bouleverser la concurrence qui existe entre les diverses régions ou districts. De quelle façon cela pourrait-il être utile aux provinces ou à ceux qui se présentent devant la Commission ? — R. Mettons que la Commission tienne une audience et demande aux compagnies de chemin de fer de déposer des tarifs uniformes. Si nous devons comparaître, nous dirions: “Si ces tarifs sont appliqués, les taxes jusqu’à Winnipeg en seront augmentées, alors que, dans l’Ouest du Canada, elles seront diminuées. Nous ne pourrions plus soutenir la concurrence, dans certaines sphères industrielles, avec les expéditeurs de l’Est, et nous désirons que les tarifs soient modifiés pour cette raison.”

La Commission nous dira peut-être: “Nous sommes chargés d’établir une échelle uniforme de tarifs par mille, applicable à tout le réseau, à travers le Canada, et nous sommes obligés de le faire. Nous ne pouvons tenir compte d’autres facteurs ou d’autres intérêts”.

D. Croyez-vous réellement qu’il puisse y avoir une politique nationale dont le but est la péréquation des tarifs dans toutes les parties du Canada, et qu’on puisse quand même introduire cette modification qui permettrait à n’importe qui de dire: “Vous dérangez un état de chose établi qui nous a servi pendant des années”. Je suis porté à prendre les deux points de vue en considération. — R. C’est la recommandation de la Commission royale. Ce texte est puisé presque mot à mot dans son rapport.

M. Johnston:

D. Monsieur Fillmore, dans quelle situation les provinces de l’Ouest se trouve-

raient-elles au point de vue industriel si la proposition dont vous parlez était incluse dans le projet ? — R. Vous voulez dire . . .

D. Quelles seront les chances de développement et d'expansion industrielle des provinces de l'Ouest si cet article dont vous parlez est inclus ? — R. De quel article s'agit-il ?

D. Quelles seraient les conséquences probables de votre suggestion, à la page 8 ? — R. Je crois qu'elles seraient les mêmes qu'actuellement. Nous voulons maintenir le *statu quo* en ce qui nous concerne. Mais si les tarifs entre les provinces centrales et la Saskatchewan et l'Alberta sont réduits, ce sera au détriment des industries de ces deux provinces. Leurs industries manufacturières doivent soutenir la concurrence des produits expédiés de l'Est. Si les tarifs des marchandises en provenance de l'Est jusqu'au point de destination sont abaissés, la concurrence en sera plus aiguë pour les industries de l'Ouest.

D. Vous voulez conserver au Manitoba ces tarifs inférieurs, naturellement. C'est ce que vous voulez dire ? — R. Je veux que cette situation relative reste la même. Je ne veux pas qu'elle soit bouleversée au détriment du Manitoba et au bénéfice d'autres provinces.

M. Green:

D. Vous accepterez la concurrence de l'Est ? C'est de là surtout qu'elle vous vient ? — R. Oui, ce sont les produits de l'Est surtout qui viennent concurrencer ceux des manufacturiers du Manitoba. Les produits manufacturés dans les provinces centrales sont expédiés à Winnipeg et dans l'Ouest. Nous soulignons le fait que nos industries de Winnipeg sont déjà désavantagées à cause des tarifs-marchandises et, même maintenant, elles doivent absorber une légère différence pour transporter leurs produits dans l'Ouest et de les vendre sur les lieux aux prix cotés par leurs rivaux de l'Est. A mon avis, il n'est pas juste que quelque chose contribue à nous rendre la situation plus difficile.

M. LAING: A la page 9, vous avez un tableau . . .

Le TÉMOIN: Je n'en suis pas encore là, monsieur. Je voulais terminer l'autre partie de mon exposé.

M. Mutch:

D. Avant que vous changiez de sujet, monsieur Fillmore, lorsque vous parlez de ces marchés, voisins du centre du pays, — Winnipeg, Calgary, Edmonton ou autres —, est-ce qu'ils ne jouissent pas des mêmes avantages que Winnipeg, surtout sur la ligne principale, à l'ouest de cette ville ? Ce que je veux dire, c'est que vous ne pouvez tracer un cercle autour de la ville de Winnipeg et dire que c'est là votre région régulière. Par la nature même des conditions géographiques, cette région doit s'étendre à l'ouest de Winnipeg. En ce qui concerne les taxes de Fort-William à Winnipeg, il n'y a là aucune concentration de marchés. N'est-ce pas exact ? — R. C'est notre point de vue. Une dernière proposition maintenant, à la place de celle du chemin de fer, au sujet de la modification de l'article 332A. Nous ajouterions à l'alinéa *f*) du paragraphe (4) les mots suivants: "en tenant compte des conséquences possibles sur les industries établies et le mécanisme des échanges et du marché."

M. Green:

D. Voulez-vous relire, s'il vous plaît ? — R. En tenant compte des conséquences possibles sur les industries établies et le mécanisme des échanges et du marché". Ce sont les mots même du rapport de la Commission royale, à la page 141.

D. Vous ajouteriez ces mots à l'alinéa *f*) ? — R. Oui, à l'alinéa *f*) du paragraphe (4): "en tenant compte des conséquences possibles sur les industries établies et le mécanisme des échanges et du marché." Monsieur le président, je passe à la page 9, taxes de transport transcontinentales, article 332B:

Taxes de transport transcontinentales

Article 332B

Ne voulant pas retarder le Comité et considérant que la dislocation du mécanisme de l'échange a été démontrée par le gouvernement du Manitoba, nous ne donnons qu'un seul exemple des conséquences qui suivraient l'application de cet article. Nous désirons par là faire consigner un fait que le Manitoba n'a pas traité dans son mémoire, et illustrer ce que nous croyons être une omission dans le libellé de cet article. Nous avons choisi comme exemple la tôle d'acier, marchandise normalement transportée au taux de la 6ème classe. Achetée par une maison de Winnipeg, ensuite ouvrée ou non, elle doit être réexpédiée à destination, dans l'Ouest canadien, à un prix qui puisse soutenir la concurrence des expéditions de l'Est du pays.

	A					
	Winnipeg	Portage	Yorkton	Saskatoon	Edmonton	Waterways
Transport jusqu'à						
Winnipeg	\$1.64	\$1.64	\$1.64	\$1.64	\$1.64	\$1.64
Transport de Winnipeg	.....	0.28	0.63	0.93	1.32	1.76
Coût établi du						
transport.....	1.64	1.92	2.27	2.57	2.96	3.40
Transport de Montréal	1.64	1.74	2.11	2.42	2.31*	2.95*
Montant dont se charge						
actuellement l'expé-						
diteur de Winnipeg.....	.....	0.18	0.16	0.15	0.65	0.45

* Ces tarifs sont basés sur la taxe de transport transcontinentale de \$1.15 jusqu'à Vancouver, plus la taxe de retour à Edmonton.

N'en déplaise à l'avocat de l'Alberta et au risque de l'offenser par cette affirmation, nous prétendons que les avantages géographiques naturels d'Edmonton ont valu à ce centre une épargne appréciable de 60c. par 100 liv. (\$2.91-\$2.31), soit plus de 20 p. 100. Ces \$2.31 sont plus bas que la taxe jusqu'à Saskatoon, distance moindre de 300 milles. Incidemment, c'est là une situation semblable à celle contre laquelle l'Alberta a protesté la jugeant injuste à son égard.

Si l'article 332B est adopté dans sa forme actuelle, et si les taux de transport transcontinentaux ne sont pas augmentés, les chiffres suivants devront être substitués à ceux qui figurent dans le tableau précédent:

	A					
	Winnipeg	Portage	Yorkton	Saskatoon	Edmonton	Waterways
Transport à Winnipeg..	\$1.53	\$1.53	\$1.53	\$1.53	\$1.53	\$1.53
Transport de Winnipeg	.....	0.28	0.63	0.93	1.32	1.76
Coût établi du transport	1.53	1.81	2.16	2.46	2.85	3.29
Transport de Montréal	1.53	1.53	1.53	1.53	1.53	1.53
A la charge de l'expé-						
diteur de Winnipeg....	.....	0.28	0.63	0.93	1.32	1.76
Montant maintenant						
absorbé par l'expédi-						
teur de Winnipeg ....	.....	0.18	0.16	0.15	0.65	0.45
Perte pour Winnipeg	.....	\$0.10	\$0.47	\$0.78	\$0.67	\$1.31

De la sorte, à moins que la formule de 1 1/3 ne soit appliquée, nous devons bientôt renoncer à ces marchés.

Ces tableaux démontrent que l'expéditeur de Winnipeg subirait une perte progressive à mesure que sa marchandise s'éloigne de Winnipeg.

Veillez remarquer que l'article 332B n'impose aucun plafonnement sur les taux de marchandises en provenance et à destination du territoire intermédiaire, de sorte que, dans ce cas-ci et dans d'autres, il en coûte 15 p. 100 de plus pour expédier de Winnipeg à Waterways (Alberta), que de Montréal à Waterways, en dépit du fait que ni Winnipeg ni Waterways ne sont atteints par la concurrence qui sévit à Vancouver. Nous considérons que c'est là une omission et que l'intention des législateurs n'était pas d'agir ainsi.

Nous prétendons que si une clause restrictive était ajoutée, sous forme d'un nouveau paragraphe, à l'article 332A, et si la prescription contenue dans l'article 332B était modifiée de façon à accorder à la Commission une certaine latitude qui lui permettrait de fixer des taux intermédiaires proportionnés aux taux réguliers, selon les circonstances, nos appréhensions disparaîtraient en grande partie.

J'ignore si cette dernière proposition est pratique ou non, mais nous nous opposons à cette règle du 1 1/3. Après tout, c'est une mesure artificielle, et autant que nous sachions 1 1/2 ou 1 1/4 serait tout aussi juste ou injuste.

Ce qui rachète les faiblesses de ce projet de loi, en ce qui concerne Winnipeg, c'est la subvention de \$7,000,000. Naturellement, tout le monde aime les subventions de nos jours. On nous dit que cet article va être modifié. Par conséquent, nous ne croyons pas opportun de le commenter maintenant. En tout cas, nous ne voyons pas du tout comment cette subvention pourrait suffire pour remédier aux désavantages dont souffrira très probablement le Manitoba si les articles 332A et 332B sont adoptés dans leur forme actuelle.

En terminant, je tiens à dire que nous ne demandons pas de faveurs spéciales. Nous demandons simplement qu'on ne nous impose pas un fardeau plus lourd qu'actuellement, au profit d'autres régions. En principe, nous ne sommes nullement opposés à l'uniformité, mais nous appréhendons les conséquences de cette mesure législative, si elle est adoptée dans sa forme actuelle.

Ceci termine notre mémoire.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser ?

M. LAING: Monsieur Fillmore, au sujet de votre tableau, page 9, concernant la tôle d'acier...

M. MUTCH: Il est presque impossible de vous entendre, monsieur Laing.

M. LAING: La même chose se produit ici.

Monsieur Fillmore, reportons-nous à la page 9, à cette partie de votre tableau qui traite de la tôle d'acier. Vous avez nombre d'industries à Winnipeg... Je pense à l'une d'elles, la *Kipp Kelly Limited*, qui fabrique les meilleures mélangeuses de grains de provende au Canada et qui les vend par tout le pays, de Vancouver à Halifax. D'après vous, quelles conséquences auront les nouveaux tarifs sur les affaires de cette maison ? Si elle manufacture les meilleures machines de ce genre, la taxe qu'elle paie sur le transport de l'acier n'est guère importante pour elle ?

Le TÉMOIN: C'est peut-être un de ces cas où celui qui fabrique les meilleurs produit trouve un marché à sa porte !... J'ignore la qualité des leurs, mais M. Stechishin, peut-être...

M. STECHISHIN: Les commerçants de grain nous disent que notre maison, celle que je représente, manutentionne 80 p. 100 du trafic dans l'Ouest... je veux parler des élévateurs à grain. Ce n'est pas tout à fait ce qu'a dit M. Laing quand il a parlé de *Kipp Kelly*. C'est une maison rivale et je ne veux pas la critiquer. Mais c'est mon avis.

Le TÉMOIN: Quel est votre avis ?

M. STECHISHIN: Que nous manutentionnons 80 p. 100 du grain qui passe par les élévateurs au Canada.

M. LAING: Avez-vous aussi une installation à Winnipeg ?

M. STECHISHIN: Oui, monsieur.

Le TÉMOIN: Comment expédiez-vous à Halifax ?

M. LAING: Je me servirai de votre maison comme exemple, alors.

M. STECHISHIN: Nous expédions également des machines pour l'entrepôt du grain dans l'Est, mais cela ne représente que 5 p. 100 de nos ventes totales.

M. LAING: Est-ce que vous obtenez votre part du commerce dans l'est du pays ou s'il n'y en a pas pour vous ?

M. STECHISHIN: Nous n'en obtenons pas notre part.

M. LAING: Vous croyez que non ?

M. STECHISHIN: C'est exact.

M. LAING: A cause des taux de transport de marchandises ?

M. STECHISHIN: Il nous faut faire venir la matière première de l'Est du pays et réexpédier le produit ouvré. Les commandes que nous recevons de là portent sur des modèles spéciaux, mais non pas parce que les taux de transport sont inférieurs, ça, j'en suis convaincu !

M. HELME: Monsieur Fillmore, serait-il juste de dire que Winnipeg bénéficie des taux de transport par eau pendant une bonne partie de l'année, pour ses expéditions vers l'Est ?

Le TÉMOIN: Tout l'Ouest en bénéficie, pour autant que les marchandises peuvent être expédiées par eau durant une partie de l'année. Je crois qu'il y a un tarif fixé de Fort-William, et ensuite de Fort-William aux endroits de l'Ouest, si je ne me trompe. De la sorte tout l'Ouest bénéficie lorsque les marchandises peuvent être expédiées par eau à la tête des Grands Lacs ou inversement.

M. HELME: Je voulais parler de l'exemple cité à la page 9. Vous vous servez là d'un tarif entièrement ferroviaire, je crois.

Le TÉMOIN: M. Stechishin, voulez-vous donner des explications ?

M. STECHISHIN: Ces chiffres sont basés sur un tarif entièrement ferroviaire.

Le TÉMOIN: Si vous vous serviez des autres tarifs à la tête des Grands Lacs, quel en serait le résultat ?

M. STECHISHIN: Ça ne changerait relativement rien, parce que les tarifs ferroviaires et les taux par eau sont des arbitraires uniformes, inférieurs aux autres taux de chemin de fer. De sorte que si cela représente 10c de moins à Winnipeg, c'est la même chose à Saskatoon et autres endroits mentionnés. Le montant ne serait pas plus élevé à un endroit qu'à l'autre. Ça ne changerait rien au tableau.

M. HELME: A la page 10, vous démontrez par un exemple où se produiront des augmentations importantes si l'article 332B est adopté. Est-ce que la concurrence exercée par le transport par eau n'empêcherait pas ces augmentations ?

M. STECHISHIN: Pas plus que maintenant.

Le TÉMOIN: Avec la formule du $1 \frac{1}{3}$, lorsqu'elle sera appliquée, les taxes de l'Est jusqu'à Winnipeg seront exactement les mêmes au début. Peut-être qu'à Brandon ou dans l'ouest du Manitoba, il y aura réduction sensible. Il y aura une sorte de plateau sur lequel reposeront les tarifs du transports transcontinental à travers le Canada.

M. Kirk:

D. Monsieur Fillmore, vous mentionnez à plusieurs reprises dans votre mémoire, "les tarifs de l'Est". Voulez-vous nous dire exactement ce que vous entendez par "l'Est" ? — R. Je veux parler des tarifs à partir de la région de Toronto et de Montréal. Ces régions industrielles font toutes deux partie du Canada central.

M. STECHISHIN: Nous nous sommes probablement servi de "tarifs de l'Est" parce que, dans le langage des habitués, cela comprend l'Est du Canada, alors que les autres sont des tarifs maritimes.

M. Laing:

D. Que dites-vous de votre industrie textile qui se développe très rapidement ? Où sont vos marchés ? A Vancouver ? Avez-vous remédié aux désavantages en offrant des styles tout à fait modernes ? — R. Nous avons ici le gérant du *Manitoba Industrial Development*. Il pourrait peut-être vous répondre. Mais, à première vue, je dirais que, dans l'industrie de la confection des vêtements, les taux de transport ont moins d'importance que d'autres facteurs.

M. GEORGE FRANCIS (gérant du *Manitoba Development Board*): Puis-je dire un mot à ce sujet ? Il n'y a aucune véritable industrie textile à Winnipeg. Nous avons une florissante industrie de la confection parce que la main-d'oeuvre n'est pas très chère; mais les taux de transport n'y sont pas pour grand'chose.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie.

M. GREEN: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Fillmore au sujet de son tableau de la page 10.

M. Green:

D. Ce tableau illustre les conséquences qui découleront de l'application de l'article 332B, s'il est adopté. Vous avez \$1.53 pour le transport à Winnipeg à la suite de l'application de la règle du 1 1/3, n'est-ce pas ?

M. STECHISHIN: En effet.

M. GREEN: \$1.53 en plus de la taxe jusqu'à Vancouver.

M. STECHISHIN: Ce \$1.53 est 1 1/3 de plus que le taux transcontinental jusqu'à Vancouver qui est de \$1.15 actuellement.

M. GREEN: Et vous voulez dire que si la marchandise en question est transportée à Winnipeg à ce tarif-là, et que si vous voulez ensuite la réexpédier, sous sa forme initiale ou comme produit ouvré, à Portage, Yorkton, Saskatoon ou Waterways, il vous faut acquitter ces taxes ?

M. STECHISHIN: Exactement. Il y a deux taxes à acquitter pour le transport.

M. GREEN: Si cet article est adopté, il sera alors possible d'expédier de Montréal à n'importe quel des endroits mentionnés, au même taux que celui que doit payer Winnipeg, des marchandises qui vous feront concurrence ?

M. STECHISHIN: En effet. Cela est indiqué à la quatrième ligne du tableau où la taxe est exactement la même pour tous les endroits indiqués.

M. GREEN: Même si les distances sont beaucoup plus grandes ?

M. STECHISHIN: C'est bien ça, monsieur.

M. GREEN: Quelle est la distance de Winnipeg à Edmonton ?

M. STECHISHIN: Elle est de 880 milles, je crois.

M. GREEN: 880 ?

M. STECHISHIN: Oui.

M. GREEN: Et de Winnipeg à Waterways ?

M. STECHISHIN: Environ 1,300 milles de Winnipeg et environ 500 d'Edmonton.

M. GREEN: Est-ce que cet article signifie que la formule de 1 1/3 s'appliquera non seulement à Edmonton, qui se trouve sans doute sur la ligne par laquelle les

marchandises sont expédiées à Vancouver, si c'est par le National-Canadien, et aussi à tous les autres endroits situés à des centaines de milles des deux côtés.

M. STECHISHIN: D'après les termes de la loi, comme je les interprète actuellement, toute la région de la Rivière la Paix située au nord d'Edmonton, serait assujettie à cette formule de 1 1/3, en dépit du fait qu'elle est bien en dehors de la ligne principale. De fait, il s'agira peut-être d'un voiturage en sens contraire.

M. GREEN: Vous dites que Waterways est à 500 milles environ au nord d'Edmonton ?

M. STECHISHIN: Oui.

M. GREEN: En vertu de cet article, Waterways, quoique étant situé à 500 milles au nord d'Edmonton, jouit du même tarif qu'Edmonton et Winnipeg ?

M. STECHISHIN: C'est bien ça.

M. GREEN: La même chose s'appliquerait à Lethbridge ? Quelle distance d'Edmonton ?

M. STECHISHIN: Environ 300 milles au sud.

M. GREEN: La taxe jusqu'à Lethbridge, qui est à 300 milles d'Edmonton, serait la même qu'à Edmonton ou Winnipeg ?

M. STECHISHIN: En effet, et la même jusqu'à Waterways.

M. GREEN: Si ces marchandises étaient expédiées par le Pacifique-Canadien et passaient par Calgary, les conditions seraient les mêmes, je suppose.

M. STECHISHIN: Les tarifs seraient exactement les mêmes.

M. GREEN: Les marchandises seraient transportées à Calgary, et ensuite à Waterways qui se trouve à quelle distance ? Combien de milles de Calgary à Edmonton ?

M. STECHISHIN: A peu près 200.

M. GREEN: Il faudrait les transporter sur 700 milles, de Calgary à Waterways, exactement au même prix que si elles étaient expédiées à Calgary ou Winnipeg ?

M. STECHISHIN: A n'importe quel endroit assujetti au tarif intermédiaire.

M. GREEN: Ce serait la même chose pour Pouce-Coupé ?

M. STECHISHIN: Oui, l'endroit est situé sur la ligne du *Northern Alberta Railways*.

M. GREEN: Tous ces endroits jouiraient du même tarif en vertu de l'article 332B ?

M. STECHISHIN: Exactement.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions ?

M. Mutch:

D. Avant que vous partiez, monsieur Fillmore, à la page 11 vous dites ceci :

Nous prétendons que si une clause restriction était ajoutée à l'article 332A sous forme de nouveau paragraphe, et si la prescription contenue dans l'article 332B était modifiée de façon à accorder à la Commission une certaine latitude qui lui permettrait de fixer des taux intermédiaires proportionnés aux taux réguliers. . . .

Vous dites que c'est là, à votre avis, un moyen de remédier à la situation. Pouvez-vous vous expliquer davantage ? Vous en êtes arrivé à cette conclusion à la suite de délibérations, je suppose ? — R. Personnellement, je m'oppose à l'article

332B. Cette modification que j'ai proposée vient de M. Stechishin qui est censé être au courant des questions de trafic et de tarif. Je préférerais donc qu'il vous réponde lui-même et vous explique ce qu'il veut dire.

M. STECHISHIN: Messieurs, je suis parfaitement d'accord avec M. Fillmore. Comme lui, je n'approuve pas du tout l'article 332B. Au lieu d'accepter cette formule rigide de $1\frac{1}{3}$, nous proposons ceci comme alternative ou second choix. La formule de $1\frac{1}{3}$, on l'a déjà fait remarquer au Comité, n'a été recommandée par personne. S'il doit y avoir des restrictions en ce qui concerne le trafic intermédiaire, pourquoi ce $1\frac{1}{3}$ et non pas $1\frac{1}{4}$ ou $1\frac{1}{2}$? Cela pourrait varier avec la catégorie de marchandises expédiées. Nous croyons que s'il doit y avoir des restrictions en ce qui concerne le trafic intermédiaire, elles doivent être laissées à la discrétion de la Commission et non pas formulées dans la loi. Il est possible que, dans certaines circonstances, les restrictions ne soient pas nécessaires. Par contre, si le Parlement est d'avis qu'il doit y avoir des restrictions, elles pourraient varier suivant la marchandise expédiée.

M. Mutch:

D. Serait-il exact de dire que, dans votre mémoire, vous adoptez la même attitude que le Manitoba en ce qui concerne 332B, attitude qui me paraît être celle-ci: la taxe régulière indiquée à l'article 332A, plus la taxe fondamentale uniforme et la taxe de concurrence qui serait maintenue, suffiraient pour vous protéger? — R. Je ne suis pas entièrement d'accord. Nous convenons avec les représentants du Manitoba que 332B est discutable, mais d'après leur mémoire dont j'ai pris connaissance, ils acceptent l'uniformité proposée et ils ont l'air de croire que, d'après la clause 332A, la Commission a toute la liberté voulue pour maintenir les taux de concurrence. Cependant, je ne suis pas de cet avis. Cela est faux en principe. Je crois que, d'après les termes de la clause concernant les tarifs, la Commission dira, si nous paraissions devant elle: "Nous devons observer les règlements statutaires. Nous ne pouvons faire autrement".

D. Lorsque vous dites que cela est faux en principe, vous ne voulez pas dire contraire aux principes de la péréquation, n'est-ce pas? Prenons la Colombie-Britannique, par exemple. J'ai compris, d'après son exposé, que ce serait là faire entrer dans la loi une violation du principe énoncé au paragraphe précédent. — R. Je conviens avec le Manitoba que la formule de $1\frac{1}{3}$ est contraire au principe de l'uniformité. Mais nous différons du Manitoba en ce que nous craignons que ce projet de loi, dans ses termes actuels, empêche la Commission d'agir et qu'il soit inapplicable.

M. Green:

D. L'article 332A vous inquiète plus qu'il n'inquiète le gouvernement du Manitoba. — R. Oui, monsieur.

M. Johnston:

Le dernier paragraphe, à la page 11, résume votre conclusion finale:

"En terminant, je tiens à dire que nous ne demandons pas de faveurs spéciales. Nous demandons simplement qu'on ne nous impose pas de fardeau plus lourd qu'actuellement, au profit d'autres régions."

Autrement dit, vous voulez que la situation reste la même; vous le préféreriez, même si des régions éloignées doivent en bénéficier? — R. C'est l'essence de notre exposé. Si les tarifs jusqu'à Winnipeg ou au Manitoba sont basés sur une échelle uniforme, et qu'ils soient abaissés ailleurs, cela constituera pour nous un fardeau plus lourd. On considère qu'il n'est pas convenable de parler de l'exposé des chemins de fer devant le Comité, mais il y a là matière suffisante pour démontrer ce qui peut se produire.

D. En réalité, vous ne vous inquiétez guère au sujet des autres régions, mais bien du Manitoba, et vous désirez que la situation reste la même. — R. Je ne veux pas que vous pensiez que je suis désintéressé.

D. C'est la conclusion qui s'impose. J'essaie simplement de l'expliquer:

M. MUTCH: Vous essayez de lui dicter une réponse.

Le TÉMOIN: Nous ne cherchons pas à gagner plus d'avantages que nous n'en avons déjà.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Fillmore ?

M. Green:

D. Vous ne voulez pas qu'on touche aux taux de transport transcontinentaux ?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Fillmore, monsieur Stechishin, je vous remercie, au nom du Comité, du soin que vous avez apporté à la préparation de votre mémoire, ainsi que d'être venus témoigner devant nous.

Bill 6, article 1 ?

M. GREEN: Monsieur le président, je croyais que M. Matheson allait proposer quelques modifications à l'article 332A. Et que sont devenus ces mémoires qui devaient être déposés ? Nous n'en avons pas encore entendu parler. Il me semble que nous ne devrions pas discuter les articles du bill avant d'avoir lu ces mémoires.

Le PRÉSIDENT: Ma foi, monsieur Green, s'il y a ici des représentants des ministères ou des compagnies de chemin de fer qui désirent témoigner, nous serons certainement heureux de les entendre. Quant à votre autre question, je crois que le Comité désire expédier au plus tôt ces projets de loi à la Chambre. Cependant, nous ne voulons certainement pas en finir avec des articles qui pourraient faire l'objet de mémoires que nous aurons sûrement reçus d'ici mercredi.

Si je mets le bill 6 à l'étude, c'est parce que, et tous les membres sont de mon avis, je pense, les mémoires ne le concerneront pas.

M. GREEN: Je ne m'intéressais qu'au bill 12.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. ARGUE: Quel bill est mis à l'étude, monsieur le président ?

Le PRÉSIDENT: Maintenant, est-ce qu'un membre du Comité désire interroger un représentant quelconque d'un ministère ou d'un chemin de fer ? Dans ce cas, nous le convoquerons ?

Bill 6, article 1. Le but de la modification proposée est d'assurer que le rapport annuel présenté au Parlement par les administrateurs des Chemins de fer nationaux contienne une section distincte où seront fournis, de façon sommaire, des renseignements sur les plans de coopération. L'article 1 est-il adopté ?

Adopté.

Le titre est-il adopté ?

Dois-je rapporter le bill ?

Convenu.

Bill 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes. Le but des modifications est de confirmer la pratique actuellement suivie par la Commission des transports du Canada et par les chemins de fer. La méthode en question accorde le bénéfice de ladite loi au trafic par voie ferrée et lac en direction de l'ouest, et aussi par voie ferrée, lac et voie ferrée, d'endroits situés sur les lignes de l'Est. L'article est-il adopté ?

Adopté.

L'article 2 est-il adopté ?

Adopté.

Le titre est-il adopté ?

Adopté.

Dois-je rapporter le bill ?

Convenu.

Bill no 12, article 1.

M. GREEN: C'est le bill dont je parlais, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Il y a plusieurs articles dont il ne sera pas question dans les mémoires que nous attendons. Voulez-vous lire l'article 1 ?

M. GREEN: Il est possible que certains articles ne prêtent pas à controverse, mais ce n'est pas le cas de la plupart des articles principaux.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas l'intention de les mettre à l'étude ce matin. L'article 1 est-il adopté ?

Adopté.

Article 2 ?

M. ARGUE: Cette clause, monsieur le président, se lit comme suit:

Peut être nommée commissaire en chef toute personne qui est ou qui a été juge d'une cour supérieure du Canada ou d'une province du Canada, ou qui est un avocat inscrit depuis au moins dix ans au barreau d'une telle province.

Je me demande quelles sont les stipulations actuelles au sujet du sous-commissaire en chef ?

L'hon. M. CHEVRIER: Elles prévoient un traitement de \$12,000.

M. ARGUE: Quelles sont les qualités requises ?

L'hon. M. CHEVRIER: Il doit être inscrit au barreau depuis dix ans.

Adopté.

M. ARGUE: Monsieur le président, je m'oppose à cette clause qui veut que le commissaire en chef ou le sous-commissaire en chef ait été inscrit au barreau de n'importe quelle province depuis dix ans. Je veux que l'on comprenne bien que je ne m'oppose pas à ce que le gouvernement nomme commissaire en chef ou sous-commissaire un avocat inscrit au barreau depuis dix ans ou plus. Je n'ai rien à redire là-dessus. Mais je ne vois aucune raison valable pour que l'on ne désigne que des avocats à la Commission des transports.

L'hon. M. CHEVRIER: Permettez-moi de vous interrompre. Peut-être m'avez-vous mal compris. Le commissaire en chef et le commissaire en chef adjoint doivent être avocats. J'ai pensé que vous vous adressiez à moi. Mais si vous vouliez parler du sous-commissaire, la loi ne contient aucune clause stipulant qu'il doit être avocat. Il doit y avoir un commissaire en chef, un commissaire en chef adjoint et un sous-commissaire en chef. Les autres sont membres de la Commission.

M. ARGUE: Alors vous dites que le commissaire en chef et son adjoint doivent être des avocats inscrits au barreau depuis dix ans ?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact.

M. ARGUE: Alors mes remarques s'appliquent encore, sauf une réserve. Je le répète, je ne vois aucune raison pour laquelle les nominations à la Commission des transports doivent se limiter à ceux qui pratiquent le droit. Je remarque qu'au nombre des trois hommes qui ont été nommés auprès de la Commission royale des transports pour faire enquête au sujet des taux de transport de marchandises, deux étaient des professeurs. L'un d'eux était professeur en sciences économiques, l'autre en économie politique. Si je ne me trompe, aucun des deux n'était avocat. Cela, je crois, met en mauvaise posture les membres de la Commission des transports. Il n'est pas nécessaire, comme le ministre l'a dit, que le sous-commissaire en chef soit avocat. Même s'il s'est montré très qualifié, ou même s'il était le membre le plus compétent du bureau de la Commission, il n'entre tout de même pas en ligne lorsqu'il s'agit de promotion au poste de commissaire en chef ou de commissaire en chef adjoint. Je propose donc, monsieur le président, que les lignes 17, 18 et 19 soient biffées de cet article.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, nous devrions discuter ce sujet à fond. Plusieurs membres du Comité s'opposent sans doute à cette proposition et, considérant que les pouvoirs et les travaux de la Commission, ayant été grandement accrus, exigent des décisions juridiques sur des questions d'extrême importance, ces membres jugeront sans doute que les qualités requises des membres de la Commission doivent être haussées plutôt que diminuées et que la sécurité des membres doit être assurée.

M. ARGUE: Je ne pense pas que ce serait là diminuer les qualités requises. Le gouverneur général continuerait d'en décider.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, non. Pas du tout ! La loi actuelle oblige le gouvernement à nommer un avocat inscrit au barreau depuis au moins dix ans à l'un ou l'autre de ces postes et la raison, c'est qu'il s'agit là d'une cour d'archives. Vous ne nommeriez sûrement pas un profane à un tribunal. Vous n'y songeriez pas. La raison pour laquelle nous incluons le commissaire en chef adjoint, c'est que très souvent il doit remplacer le commissaire en chef. Je me souviens de plusieurs occasions où le commissaire en chef était retenu ici, à Ottawa, par certaines causes, alors que son adjoint se rendait à Winnipeg, Vancouver ou dans les Territoires du Nord-ouest pour entendre des causes qui ne pouvaient être entendues ailleurs. Il a siégé avec deux autres membres de la Commission, constituant ainsi un quorum. Il fallait que ce fût une cour d'archives, tout comme lorsque les audiences sont tenues à Ottawa.

Je ne veux pas dire que des profanes, souvent, ne font pas aussi bien le travail que des avocats. Mais j'insiste sur le fait que puisqu'il s'agit d'une cour d'archives, et la loi exige qu'il en soit ainsi, il me semble que ce serait une erreur de ne pas nommer des avocats possédant une certaine expérience, comme commissaire en chef et commissaire en chef adjoint.

M. GILLIS: J'appuie mon collègue du Comité. Il me semble absolument faux en principe, et je crois que c'est faire erreur, de stipuler dans la loi que ceux qui dirigent presque entièrement la Commission des transports, ceux qui prennent les décisions — ce qui compte après tout — doivent être des avocats et que ces nominations doivent être limitées à ceux qui pratiquent le droit. Ainsi, lorsque vous nommez un juge, vous choisissez un homme expérimenté dans la pratique du droit. Pourtant, lorsqu'il s'agit de prendre des décisions relevant de cette loi, sur des questions pratiques qui concernent les chemins de fer et la fixation des taux de transport, vous éliminez toute possibilité de désigner quelqu'un des chemins de fer, peu importe sa compétence. Quelle qu'elle soit, vous éliminez la possibilité de nommer un homme du métier. Je ne propose pas que nous choissions des professeurs d'économie ou de sciences politiques. Mais je considère que des hommes ont passé leur vie au service des chemins de fer sont mieux qualifiés que n'importe quel avocat pour décider des taux de transport de marchandises.

J'ai entendu les mémoires les plus ridicules présentés par des avocats et peut-être quelques-uns des meilleurs présentés par des profanes, sur des sujets qu'ils étaient

qualifiés pour discuter. Si vous désirez construire une maison, vous engagez un charpentier; si vous voulez faire creuser une cave, vous engagez quelqu'un qui a l'habitude de faire ces travaux. Je ne vois pas pourquoi les avocats devraient jouir d'un monopole lorsqu'il s'agit de fixer les taux de transport de marchandises au pays. Ce serait là une proposition erronée. Il me semble que personne n'est plus compétent que les hommes qui ont rempli des postes administratifs auprès des chemins de fer et qui ont établi ces taux pour siéger au sein de la Commission et appliquer la présente loi.

Le ministre dira peut-être que nous avons de ces hommes; nous les plaçons derrière la scène, dans des emplois médiocres, à petits traitements, mais pour les postes importants, il nous faut choisir un homme qui est avocat, qu'il sache quelque chose ou non au sujet des taux de transport de marchandises. C'est pourtant là celui qui prendra les décisions nécessaires.

Je sais que nous n'arriverons pas à changer ce principe, mais j'y suis littéralement opposé. Je crois que nous devrions laisser la porte ouverte, de sorte que si le gouvernement veut choisir quelqu'un d'autre, il puisse le faire, même si cette personne n'a pas étudié le droit.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous paraissez avoir l'impression que nous voulons introduire un nouveau principe dans la loi.

M. GILLIS: Pas du tout.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce principe s'y trouve déjà.

M. GILLIS: C'est exact.

L'hon. M. CHEVRIER: Alors, ce n'est pas une innovation. Nous ne faisons que confirmer ce qui existe déjà. Permettez-moi de vous rappeler que la Commission compte six membres, dont quatre... je ne sais pas s'ils sont avocats ou non, mais je sais que le gouvernement est libre de nommer n'importe qui, et cela s'est produit dans nombre de cas.

M. GILLIS: A l'exception de ceux qui occupent les deux postes principaux. Je ne prétends pas que c'est un nouveau principe. Mais il est faux et on devrait en changer. Si la Chambre de commerce soutenait qu'il faut s'en tenir là, je comprendrais. Mais je ne comprends plus lorsque c'est un ami du progrès comme le ministre qui soutient la même chose.

M. ARGUE: Monsieur le président, j'ai peut-être plus de confiance dans les nominations du gouvernement que le ministre lui-même, parce que je n'essaie d'empêcher ni le gouvernement ni le ministre de nommer des avocats au poste de commissaire en chef ou de commissaire en chef adjoint. Je soutiens simplement que le gouvernement ne devrait pas être empêché par la loi de nommer quelqu'un d'autre.

Le ministre déclare que la Commission est une cour d'archives et que vous avez besoin d'un homme pourvu de connaissances juridiques comme commissaire en chef ou commissaire en chef adjoint. Je vous ferai remarquer qu'en vertu du paragraphe 2 de l'article 4, si un point de droit ou une question de compétence suscite les doutes de la Commission, il est permis d'en appeler à la Cour suprême du Canada pour obtenir une décision. Je prétends donc, monsieur le président, que si la Commission se composait uniquement de profanes pouvant bénéficier des services d'un conseiller juridique et qu'elle fût dans l'erreur sur un point de droit ou une question de compétence, elle pourrait encore en appeler à la Cour suprême. Cette clause faisant partie de la loi, je ne vois plus guère de justification, si jamais il y en eût, pour conserver la disposition voulant que le commissaire en chef ou son adjoint soient, de toute nécessité, des avocats.

Le PRÉSIDENT: Proposez-vous une modification, monsieur Argue, ou dois-je demander aux membres de lever la main pour décider de la question ?

M. ARGUE: Je propose, à titre de modification, que les lignes 17, 18 et 19 soient biffées. Si vous voulez l'accepter comme telle et demander à chacun de lever la main, très bien.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la modification proposée par M. Argue au paragraphe 2 de l'article 2. Ceux qui sont en faveur ? ... Je déclare la motion rejetée.

M. ARGUE: Il y a un grand nombre d'avocats au sein du Comité.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 est-il adopté ?

Adopté.

Article 3.

3. Le paragraphe premier de l'article 26 de ladite loi, édicté par l'article deux du chapitre soixante-dix des Statuts de 1947-1948, est abrogé et remplacé par le suivant:

"26. (1) Le commissaire en chef touche un traitement annuel égal à celui du président de la Cour de l'Echiquier. Au commissaire en chef adjoint est payé un traitement annuel de douze mille dollars, et chacun des autres commissaires reçoit un traitement annuel de dix mille dollars."

M. LAFONTAINE: Monsieur le président, il me semble qu'il y a une énorme différence entre le traitement du commissaire en chef et celui des autres commissaires. Ces derniers ne sont guère protégés par la Loi des pensions et il me semble que ce serait juste que le traitement ici mentionné soit relevé.

Je propose donc ceci:

3. Le paragraphe premier de l'article vingt-six de ladite loi, édicté par l'article deux du chapitre soixante-six des statuts de 1947-1948 est abrogé et remplacé par le suivant:

26. (1) Le commissaire en chef touche un traitement annuel égal à celui du président de la Cour de l'Echiquier. Au commissaire en chef adjoint est payé un traitement annuel de quatorze mille dollars et chacun des autres commissaires touche un traitement annuel de douze mille dollars.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous me passer le texte de la modification ?

M. ARGUE: Quel est actuellement le traitement du commissaire en chef ?

L'hon. M. CHEVRIER: Il est de \$15,000.

M. GREEN: Et d'après cet amendement ?

L'hon. M. CHEVRIER: Le même que celui du président de la Cour de l'Echiquier. Je pense que c'est \$16,000, mais je n'en suis pas sûr.

Evidemment, cette modification constitue une dérogation du principe établi et, en toute justice pour les autres membres de la Commission des transports, je dirai que le bill, dans ses termes actuels, accorde au commissaire en chef le même traitement qu'au président de la Cour de l'Echiquier, au commissaire en chef adjoint \$12,000 et autres commissaires, \$10,000. Cela créera une réelle différence entre le traitement des commissaires et celui du commissaire en chef adjoint et du commissaire en chef.

M. LAING: Que touchent actuellement les commissaires ?

L'hon. M. CHEVRIER: Ils reçoivent \$10,000.

M. LAING: Ça ne change rien à la différence.

L'hon. M. CHEVRIER: Aucun changement, pas plus que pour le sous-commissaire.

M. GREEN: Que touche-t-il ?

L'hon. M. CHEVRIER: Le commissaire en chef reçoit le même traitement que le président de la Cour de l'Échiquier.

M. LAING: Qu'est-ce que c'est ?

L'hon. M. CHEVRIER: \$16,000.

M. ARGUE: La clause en question n'est pas du tout changée dans le bill ?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. McNAUGH: Qu'est-ce que c'était auparavant ?

L'hon. M. CHEVRIER: C'était \$15,000. Actuellement, c'est \$15,000, \$12,000 et \$10,000. Si ce projet de loi est adopté, ce sera \$16,000, \$12,000 et \$10,000. Si la modification proposée est adoptée, ce sera \$16,000, \$14,000, \$13,000 et \$12,000.

M. GREEN: Autrement dit, le traitement du commissaire en chef adjoint et des autres commissaires sera augmenté plus que celui du commissaire en chef ?

L'hon. M. CHEVRIER: Ah ! non. Comment arrivez-vous à cela ?

M. GREEN: Si cette modification est adoptée ?

L'hon. M. CHEVRIER: La modification de M. Lafontaine ?

M. GREEN: Oui. Il y aura alors une augmentation plus élevée du traitement des commissaires et du commissaire en chef adjoint que de celui du commissaire en chef.

M. LAING: S'il reçoit \$1,000 d'augmentation et les autres \$2,000 ?

M. GREEN: Si l'article en question reste tel qu'il est actuellement dans le bill, le traitement du commissaire en chef sera relevé de \$1,000.

L'hon. M. CHEVRIER: Ah ! oui. C'est exact.

M. GREEN: L'adjoint et les autres membres ne recevront aucune augmentation ?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact.

M. GREEN: La modification proposée accorderait aux autres membres presque deux fois la valeur du relèvement dont bénéficiera le commissaire en chef.

L'hon. M. CHEVRIER: L'objet de la modification, j'allais justement l'expliquer, est de réduire la différence de traitement entre les membres de la Commission. Je voulais vous parler de ce point sur lequel on a attiré mon attention: d'abord, la Commission royale Borden, chargée d'enquêter sur les traitements a recommandé, il y a quelque temps déjà, que ceux des membres de la Commission des transports soient de \$2,000 plus élevés que ceux de n'importe quelle autre commission. Le gouvernement, à tort ou à raison, n'a jamais donné suite à cette recommandation.

M. GREEN: Il y a ou n'y a pas donné suite ?

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai dit qu'il n'y a pas donné suite. Plus tard, la Commission royale des transports a également traité le sujet. Elle était d'avis que les membres de la Commission des transports devraient toucher des traitements légèrement plus élevés et elle a présenté une recommandation à cet effet.

M. GREEN: Où voyez-vous ça ?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne sais pas exactement, mais je puis le trouver.

M. LAING: La Commission royale recommande-t-elle une augmentation générale pour tous ?

L'hon. M. CHEVRIER: Elle n'a pas mentionné le mot augmentation; elle s'est exprimée autrement.

M. GREEN: Elle a recommandé de "renforcer" la Commission, n'est-ce pas ?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, non. De toute façon, le rapport contient une recommandation concernant les membres de la Commission des transports.

M. GREEN: Pouvez-vous nous en procurer le texte ?

L'hon. M. CHEVRIER: Certainement.

M. JOHNSTON: Est-ce à la page 297 ?

M. LAFONTAINE: Il y a quelque chose de ce genre à la page 297.

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous me permettez de m'asseoir, je vais trouver ce passage.

M. WHITESIDE: A la page 302 se trouvent les conclusions.

M. ARGUE: Y mentionne-t-on les traitements ?

M. WHITESIDE: Oui, vers le milieu de la page 303.

L'hon. M. CHEVRIER: "On n'a pas donné suite à la recommandation de M. McLean au sujet d'un mandat à vie, mais on pourrait bien en adopter le principe en offrant aux commissaires un statut semblable à celui des juges de la Cour de l'Échiquier et comportant une clause de retraite à soixante-quinze ans. Les titres et qualités que la loi exige du commissaire en chef et de son adjoint devraient demeurer inchangés. Il n'est pas proposé que la Loi des chemins de fer exige des autres membres des titres déterminés; une telle disposition pourrait faire obstacle à certaines nominations fort désirables. Le soin de décider, dans chaque cas, des qualités requises du titulaire doit être laissé à la discrétion du Gouverneur en conseil".

C'est de cela qu'il s'agit dans le rapport que j'ai à la main. Je vous remercie de me l'avoir signalé. Maintenant, si le Comité est d'avis que l'écart de traitement entre les membres de la Commission et le commissaire en chef est si prononcé qu'il faille y remédier, ce qui signifiera une modification de la loi, je devrai obtenir l'assentiment de mes collègues avant que ce changement puisse être accepté. J'aimerais cependant connaître les vues du Comité. S'il estime le changement nécessaire, je demanderai l'avis de mes collègues et s'ils sont d'accord, je mettrai le Comité au courant.

M. BROOKS: Les frais des commissaires sont payés ?

L'hon. M. CHEVRIER: En effet.

M. BROOKS: Paie-t-on leurs frais réels ou leur accorde-t-on une allocation de tant par jour ?

L'hon. M. CHEVRIER: Nous payons leurs frais réels.

M. MUTCH: Paie-t-on leurs frais lorsqu'ils siègent à Ottawa.

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. MUTCH: Alors, aux termes de la loi, ils acquittent leurs propres frais, ici, à Ottawa ?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact.

M. RILEY: Le ministre pourrait-il nous dire si, dans le passé, il a été difficile d'engager des commissaires au traitement prescrit, surtout à cause du fait que leur mandat n'est que de dix ans ?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, nous avons eu de la difficulté depuis qu'ont commencé les audiences au sujet des tarifs-marchandises. Depuis 1947 et jusqu'à l'époque où a été présenté le rapport de la Commission royale, il est devenu de plus en plus difficile d'obtenir, au traitement fixé par la loi, des hommes du calibre et de la compétence dont parlent les divers rapports.

M. ARGUE: Le ministre pourrait-il nous dire depuis quand ce traitement de \$10,000 a été fixé, depuis quand il y a eu un changement ?

L'hon. M. CHEVRIER: Si je me rappelle bien, le traitement n'a pas été changé depuis que je suis au Parlement. Il a pu être modifié vers 1939, je crois.

M. MUTCH: Je ne crois pas qu'il ait été modifié depuis 1927.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce traitement est en vigueur depuis quatre ou cinq ans, ça je le sais. Le traitement du commissaire en chef a été porté de \$12,000 à \$13,500 et ensuite de \$13,500 à \$15,000. On recommande maintenant, dans le présent bill, de le porter au même niveau que celui du président de la Cour de l'Echiquier.

M. LAING: Si vous augmentez le traitement du commissaire en chef, il vous faut relever celui des autres, n'est-ce pas ?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est fort possible.

M. ARGUE: Quelle somme ce relèvement représenterait-il pour le gouvernement ?

L'hon. M. CHEVRIER: Il s'agirait de \$2,000 de plus par année, pour chaque commissaire.

M. ARGUE: Combien y en a-t-il ?

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a quatre commissaires. La proposition de M. Lafontaine d'accorder au commissaire en chef adjoint \$14,000 et \$13,000 au sous-commissaire signifierait \$1,000 de plus pour chacun annuellement.

M. ARGUE: Ce qui ferait une augmentation totale de \$9,000 par année ?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est bien ça.

M. MACDONALD: Je reconnais que la Commission a toujours besoin d'un personnel qualifié, de premier ordre. Il y a eu des causes au sujet des tarifs qui se sont élevées à des centaines de mille dollars. Les traitements des commissaires n'ayant pas été relevés depuis longtemps, j'estime qu'il est temps d'agir. Par conséquent, j'appuie la motion présentée par mon collègue, M. Lafontaine.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous poursuivre la discussion ?

M. GREEN: Monsieur le président, si je comprends bien son rapport, la Commission royale recommande en effet de "renforcer" les cadres de la Commission des transports, mais je ne vois pas qu'on y ait posé les bases d'une augmentation des traitements. Il y a à cela une bonne raison dans le cas du commissaire en chef, parce que je crois qu'une nouvelle ligne de conduite a été adoptée à son égard, et j'admets qu'on lui devrait accorder le même statut qu'au président de la Cour de l'Echiquier. A cette fin, son traitement est haussé de \$1,000. Maintenant, si vous changez les dispositions du présent bill et accordez aux commissaires un relèvement de \$2,000, et dans l'un des cas de \$3,000, vous le faites sans la moindre justification. Evidemment, si le gouvernement accepte la responsabilité d'une telle augmentation, personne ne peut l'en empêcher. C'est encore l'un de ces cas où l'on ajoute aux dépenses publiques sans égard à la masse qui s'en préoccupe. Je ne vois pas sur quoi l'on pourrait se fonder pour appuyer une telle augmentation et, personnellement, je m'oppose à la modification.

M. RILEY: Monsieur le président, je m'étonne que M. Green critique une tentative de changer le plan du gouvernement dans un projet de loi quelconque. La question d'obtenir les services du type d'homme que nous désirons pour la Commission des transports me préoccupe depuis longtemps.

M. GREEN: Vous n'aurez pas des hommes nouveaux, mais bien les mêmes.

M. RILEY: Leur mandat ne dépasse pas dix ans. Demain, l'un d'eux peut démissionner, peut-être y aura-t-il trois ou quatre démissions simultanées. Je ne doute pas que des hommes du calibre de ceux que nous désirons pour remplir ces

postes aient déjà rejeté les offres du gouvernement. Pratiquant le droit avec succès ou étant solidement établis en affaires, il ne leur sourit pas d'abandonner leur pratique ou de quitter les affaires, pour une période de dix ans, devant ce qui n'est pas précisément une offre alléchante, ni même une indemnisation attrayante. J'ignorais que l'on allait présenter une telle modification, mais je l'accueille avec plaisir et je crois que c'est là une question dont devrait discuter le Cabinet. Le temps est peut-être venu de faire ce changement. Obtenir des hommes de ce genre est d'une importance primordiale, particulièrement pour la Commission des transports. A moins que l'on présente des arguments plus solides que celui de M. Green, je suis prêt à appuyer la modification proposée.

M. ARGUE: Monsieur le président, ces relèvements ne coûteraient au pays qu'une somme additionnelle de \$9,000 par année. Je ne peux parler au nom du groupe auquel j'appartiens, ni au nom de ma province. Mais je sais que dans le passé on a vivement critiqué la Commission, disant que les membres, pour une raison ou pour une autre, étaient incapables de s'attaquer à ce problème général des tarifs-marchandises. Je sais que la dernière augmentation de 12 p. 100, coûtera à l'Ouest du pays environ \$30 millions. Si cette dépense annuelle de \$9,000 devait amener une plus prompte action de la part des commissaires, ce serait pour moi faire preuve de fausse économie que de m'y opposer, surtout si cela devait épargner des centaines de mille dollars en taxes ferroviaires aux gens de l'Ouest.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à vous prononcer? Je demande à ceux qui sont en faveur de lever la main.

M. LAING: Si nous approuvons la modification établissant de nouveaux taux de traitement, est-ce que cela réduit celui du commissaire en chef?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. LAFONTAINE: Il reste le même.

M. LAING: Nous maintiendrons donc son traitement au niveau actuel?

M. LAFONTAINE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Etes-vous prêts à vous prononcer? Je vais simplement prier ceux qui sont en faveur de l'augmentation de lever la main, et ensuite, ceux qui s'y opposent. Etant donné le principe en cause, je ne peux vous demander de vous prononcer sur la motion avant que le ministre en ait discuté avec ses collègues et soit prêts à la recommander. Ceux qui sont en faveur de l'augmentation proposée du traitement des commissaires?

M. RILEY: Voulez-vous lire la modification?

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de modifier en ces termes la clause 3 du bill: 3. Le paragraphe premier de l'article vingt-six de ladite loi, édicté par l'article deux du chapitre soixante-six des statuts de 1947-1948, est abrogé et remplacé par le suivant:

26. (1) Le commissaire en chef touche un traitement annuel égal à celui du président de la Cour de l'Echiquier. Au commissaire en chef adjoint est payé un traitement annuel de quatorze mille dollars, au sous-commissaire en chef, un traitement annuel de \$13,000 et chacun des autres commissaires touche un traitement annuel de \$12,000.

Ceux qui sont en faveur de l'augmentation proposée sont priés de lever la main? Monsieur Argue, est-ce que vous vous prononcez? Ceux qui sont en faveur?... Ceux qui s'y opposent?...

La modification proposée est acceptée, mais quatre membres s'y opposent, comme vous l'avez remarqué, monsieur le ministre.

L'article 3 du bill est réservé.

Article 4 — Appel à la Cour suprême sur questions de droit ou de compétence.

L'article est-il adopté ?

Adopté.

Article 5. — Règlements sur la publication des tarifs.

L'article est-il adopté ?

Adopté.

L'article 6 est-il adopté ?

Adopté.

Division des tarifs de marchandises

7. Les articles trois cent vingt-huit à trois cent trente-deux de ladite loi sont abrogés et remplacés par les suivants :

328. (1) Suivent les tarifs des taxes que la compagnie est autorisée à émettre en vertu de la présente loi pour le transport de marchandises entre des points situés sur le chemin de fer :

- a) Les tarifs de taux de catégorie ;
- b) Les tarifs de taux sur un produit désigné ;
- c) Les tarifs de taux de concurrence, et
- d) Les tarifs relevant d'arrangements spéciaux.

Taux de catégorie

(2) Un taux de catégorie est un taux applicable à une répartition par catégorie à laquelle les articles sont assignés dans la classification des marchandises.

Taux sur un produit désigné

(3) Un taux sur un produit désigné est un taux qui vise un article décrit ou nommé dans le tarif renfermant le taux.

Taux de concurrence

(4) Un taux de concurrence est un taux de catégorie ou un taux sur un produit désigné, qui est émis pour faire face à la concurrence.

Arrangements spéciaux

(5) Les arrangements spéciaux sont les frais, les allocations, les absorptions, les règles et règlements concernant les surestaries, la protection, l'emmagasinage, l'aiguillage, le transbordement par élévateur, le camionnage, le chargement, le déchargement, le pesage, la déviation, et tous les autres arrangements accessoires ou spéciaux qui, de quelque façon, augmentent ou diminuent les frais à acquitter sur toute expédition, ou qui augmentent ou diminuent la valeur du service fourni par la compagnie.

Le PRÉSIDENT: Je vais indiquer au Comité les articles que j'ai l'intention de noter comme étant réservés. D'abord, 332A et 332B.

M. GREEN: Il y en a d'autres qui prêtent à controverse.

Le PRÉSIDENT: Ce sont là, je pense, monsieur Green, les deux seuls au sujet desquels nous recevrons des mémoires. Mais s'il y en a d'autres, vous pourrez me les indiquer à mesure.

M. GREEN: Je crois que l'entier article 7 devrait être réservé.

M. LAING: Et l'article 6 ? Ce n'est en réalité qu'une clause conditionnelle mettant en vigueur la nouvelle loi en rejetant les tarifs actuels.

L'hon. M. CHEVRIER: En effet. Il a pour objet d'éliminer les tarifs-voyageurs.

Le PRÉSIDENT: Est-ce qu'il y a une raison pour laquelle je ne devrais pas mettre à l'étude l'article 328 (1) ?

M. GREEN: On a présenté des arguments au sujet de l'une de ces nouvelles clauses qui sont comprises dans l'article 7 du bill.

Le PRÉSIDENT: Croyez-vous que nous recevrons des exposés au sujet de la clause 328 (1) ?

M. GREEN: J'ignore ce que contiendront ces mémoires, je ne peux pas le savoir plus que vous. Par conséquent, je considère que l'article 7 devrait être réservé.

Le PRÉSIDENT: Les observations que l'on a faites au sujet de l'article 328 (1) ne concernaient que la forme, sur certains points de droit, mais il n'y a eu aucune opposition quand à l'objet de la clause.

M. GREEN: Des modifications à cet article ont été proposées.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais l'avocat du Pacifique-Canadien dit qu'il n'y a pas d'objections à formuler.

M. GREEN: Les provinces Maritimes en ont demandé une modification.

L'hon. M. CHEVRIER: Non.

M. GREEN: Oui, elles ont demandé que les droits de quai soient compris dans le paragraphe 5 de l'article 328. La Saskatchewan et l'Alberta ont proposé des modifications à l'article 329. Je propose que l'article 7 du bill soit réservé d'ici à ce que nous ayons entendu les témoignages et étudié ceux que nous avons déjà obtenus. Ainsi, nous n'avons pas encore reçu le mémoire de la Colombie-Britannique, c'est-à-dire qu'il n'a pas encore été imprimé.

L'hon. M. CHEVRIER: Si je me souviens bien, toutes les provinces ont approuvé l'article 328, y compris les Maritimes, parce que je ne considère pas que l'addition des mots "droits de quai" puisse changer quelque chose au principe même de l'article 328. De toute façon, c'est le Pacifique-Canadien qui a proposé des modifications à cet article et je dois vous dire que je ne suis prêt à accepter aucune de celles qu'a présentées cette compagnie à propos de l'article en question.

M. GREEN: Peut-être, mais je propose que nous procédions, au sein du présent Comité, tout comme nous l'avons fait dans les autres comités où j'ai siégé. Nous avons entendu les témoignages, déposé au dossier les mémoires présentés et étudié ensuite le bill, clause par clause. Pour une raison ou pour une autre, cette pratique n'est pas suivie ici. Je crois qu'il est peu sage de dévier de la pratique habituelle et je crains qu'à la longue, le seul résultat en soit de retarder la fin des travaux du Comité.

Le PRÉSIDENT: J'avoue franchement, monsieur Green, que je n'attends aucun mémoire des chambres de commerce ou *boards of trade*, autres que ceux qui concernent les articles 332A et 332B. J'avais l'impression que le Comité désirerait étudier un peu plus longuement les propositions du Pacifique-Canadien. Quant aux autres articles du bill, il y a des modifications au sujet des détails et de la forme juridique que revêtiront ces différentes questions dans le bill. J'ai entendu clairement M. Evans dire — il est ici et je crois qu'il en conviendra, — qu'en ce qui concerne l'objet de

ces clauses qui ne portent pas à controverse, il n'y a aucune divergence d'opinion. Les opinions ne varient qu'à l'égard des termes employés dans le bill et la façon de procéder.

Je prévoyais que nous aurions une longue discussion au sujet des modifications proposées par le Pacifique-Canadien à ces articles. Pourquoi perdrons-nous notre temps et ajournerions-nous à cause des articles au sujet desquels nous ne recevrons aucun mémoire des chambres de commerce, *des boards of trade* ou autres.

M. GREEN: Vous ne savez pas du tout ce que contiendra l'exposé du *Board of Trade* de Toronto.

Le PRÉSIDENT: On l'a mentionné au moins cinq fois. Je vais téléphoner immédiatement à ce *Board of Trade* pour l'obtenir et je vais en remettre une copie à M. Green immédiatement.

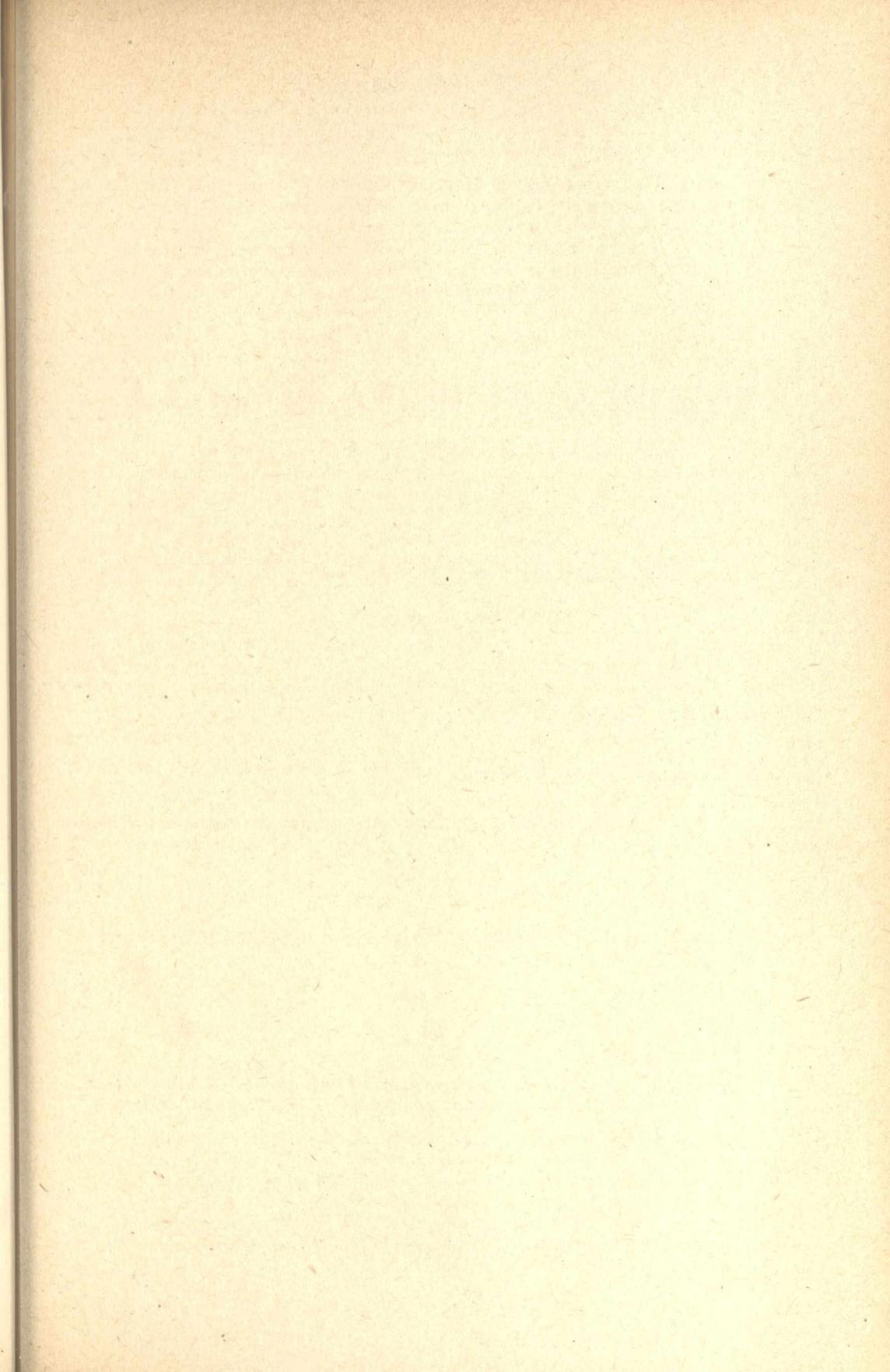
L'hon. M. CHEVRIER: Cette association n'a pas eu l'air de s'en préoccuper énormément depuis deux ans et demi, que la question est sur le tapis. Il me semble que l'Ontario est très bien représenté à nos séances et s'il y avait quelque chose à dire en son nom, je crois qu'on l'aurait déjà dit.

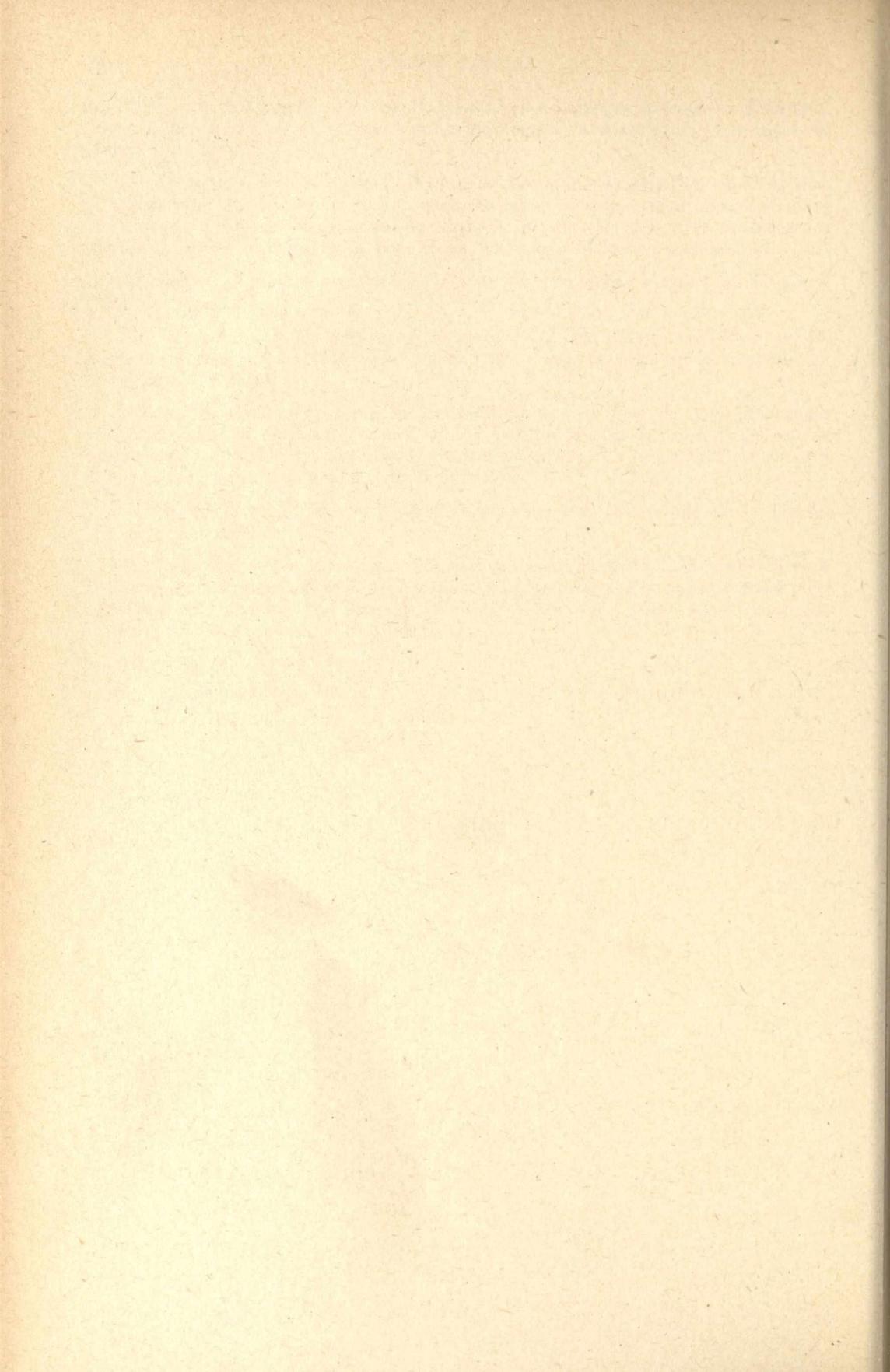
M. GREEN: Vous n'épargnez le temps de personne en faisant adopter les clauses litigieuses dès maintenant.

Le PRÉSIDENT: Je prévois que le Comité désire un débat en la matière. Si vous voulez que nous adoptions le bill sans discussion, très bien. Par considération pour notre nouveau membre de Toronto, allons-nous ajourner pour nous réunir de nouveau sur convocation du président ?

Convenu.

Le Comité s'ajourne.





CHAMBRE DES COMMUNES

Cinquième session de la vingt et unième législature

(Seconde session de 1951)

COMITÉ SPÉCIAL

CHARGÉ D'ÉTUDE

LA LÉGISLATION FERROVIAIRE

PRÉSIDENT: M. HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 7

CONCERNANT

Le Bill n° 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933;

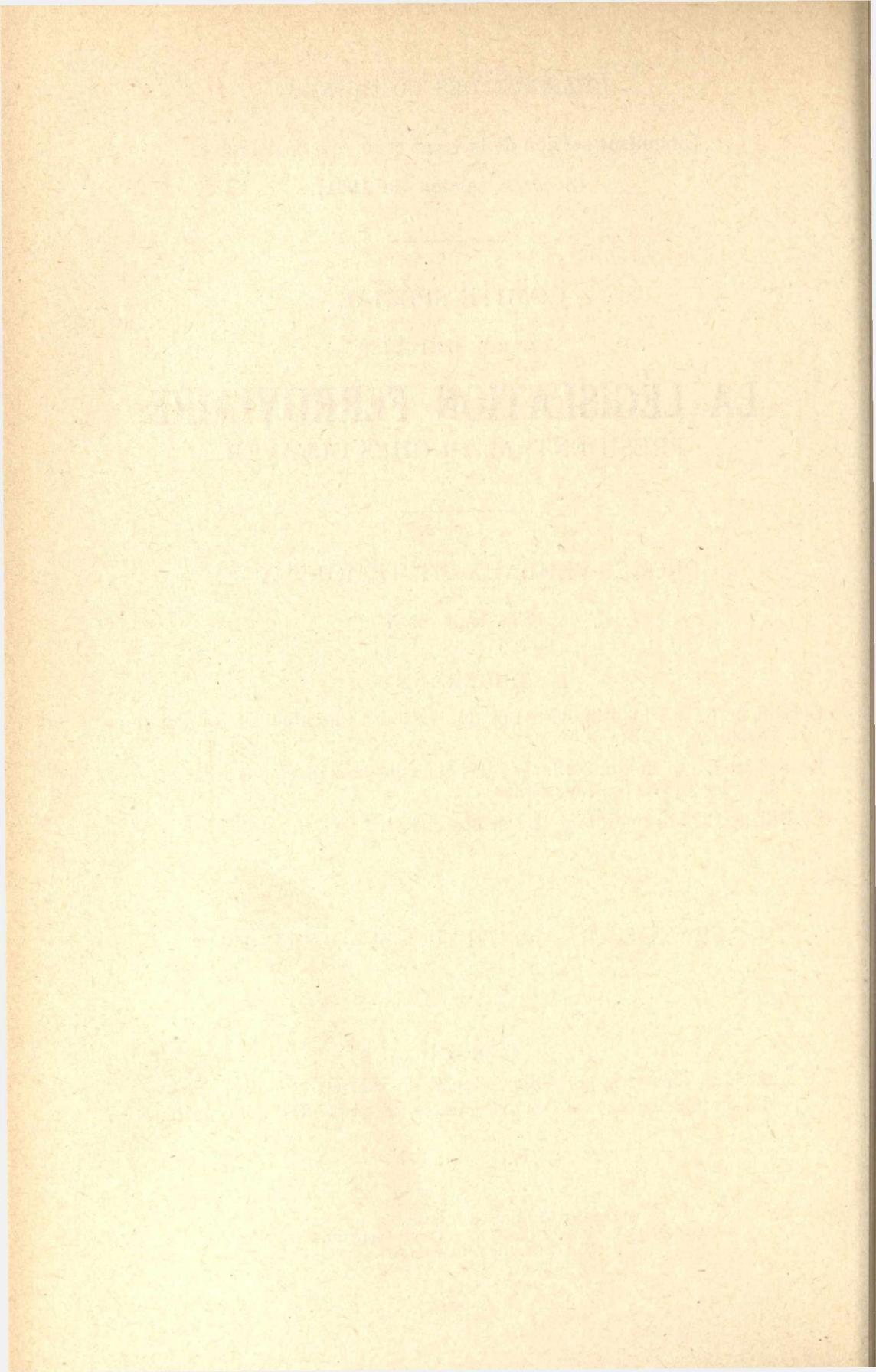
Le Bill n° 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes;

Le Bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

SÉANCE DU MARDI 20 NOVEMBRE 1951

TÉMOIN:

M. J. L. Knowles, conseiller spécial en matière de trafic, pour la Commission royale des transports, et conseiller du Comité.



ORDRES DE RENVOI

LUNDI 19 novembre 1951.

Ordonné,—Que le nom de M. Wylie soit substitué à celui de M. Low, sur la liste des membres dudit Comité.

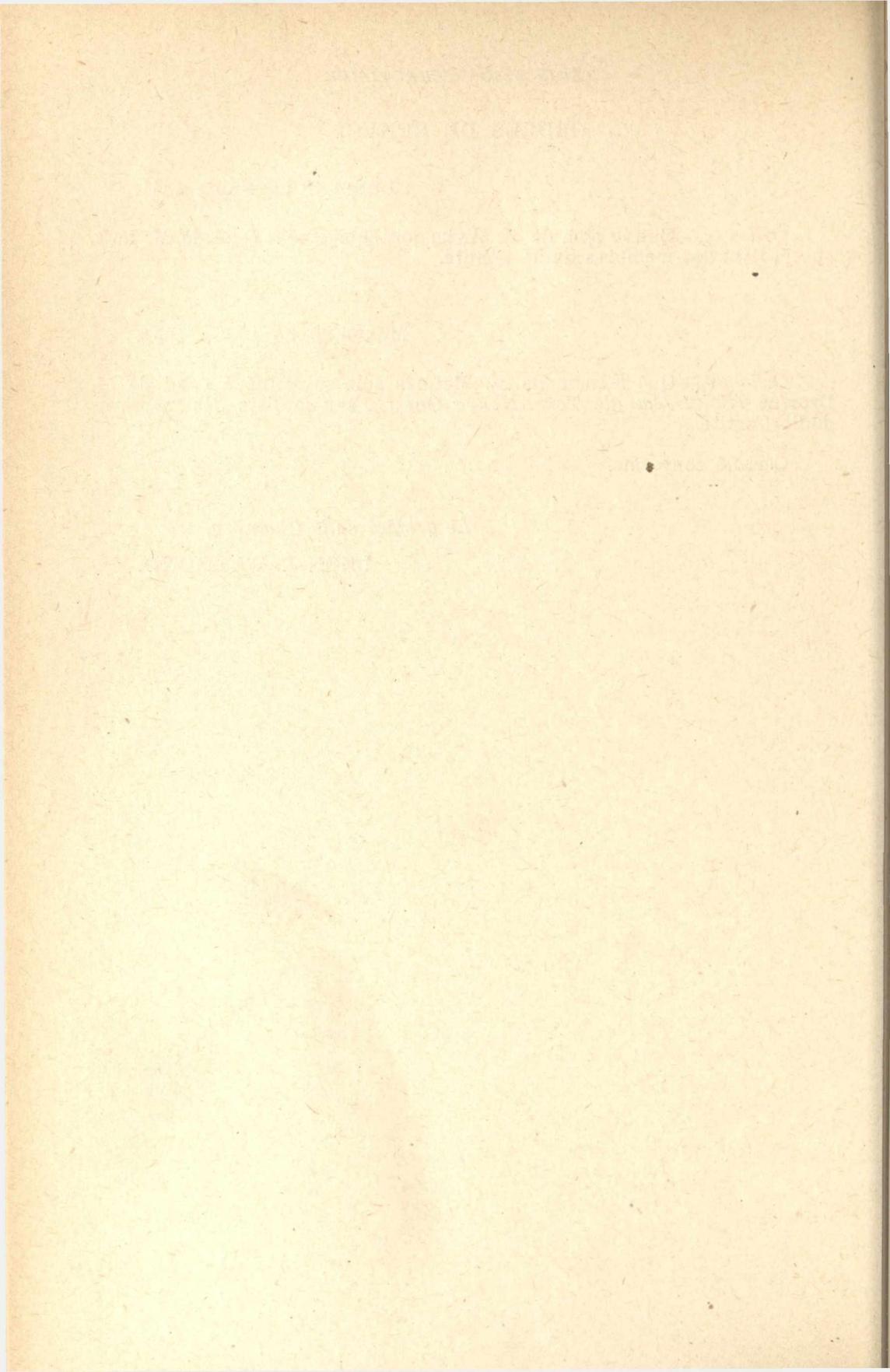
MARDI 20 novembre 1951.

Ordonné,—Que le nom de M. McLure soit substitué à celui de M. Browne (*Saint-Jean de Terre-Neuve Ouest*), sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,

LÉON-J. RAYMOND.



PROCÈS-VERBAL

MARDI 20 novembre 1951.

Le Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire se réunit à 11 heures du matin, sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Argue, Ashbourne, Brooks, Byrne, Chevrier, Churchill, Gillis, Greene, Holme, Johnston, Kirk, (*Digby-Yarmouth*), Lafontaine, Laing, Macdonald (*Edmonton-Est*), MacNaught, Macnaughton, McCulloch, Mutch, Nowlan, Riley, Weaver, Whiteside et Wylie.

Aussi présents: MM. Hugh E. O'Donnell, K.C., Montréal, comparaisant au nom des chemins de fer Nationaux du Canada, ainsi que H. C. Friel, K.C., avocat général pour cette compagnie; F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat général de la compagnie du Pacifique-Canadien, ainsi que C. E. Jefferson, vice-président du service du trafic de cette compagnie, et K. D. M. Spence, avocat de la Commission royale, aussi de cette compagnie; L. J. Knowles, conseiller spécial en matière de trafic pour la Commission royale des transports, et conseiller du Comité; W. J. Matthews, K.C., ministère des Transports; J. J. Frawley, K.C., représentant la province de l'Alberta; C. W. Brazier, représentant la province de la Colombie-Britannique; Rand Matheson, gérant, Comité des transports des provinces Maritimes et F. D. Smith, K.C., avocat du même, représentant aussi les quatre provinces Maritimes.

Le président présente un rapport du sous-comité directeur, qui y conseille de faire imprimer, à titre d'appendices aux procès-verbaux et témoignages, les mémoires reçus ou à recevoir des organismes représentatifs suivants:

- L'Association des manufacturiers canadiens
- La Canadian Industrial & Traffic League.*
- La Canadian Fruit Wholesalers' Association*
- Le *Board of Trade* de Calgary
- Le *Board of Trade* de Montréal
- Le *Board of Trade* de Toronto
- Le *Board of Trade* de Vancouver

Le rapport du sous-comité directeur est adopté et, afin que les membres du Comité aient l'occasion d'étudier ces divers mémoires avant la prochaine séance, il est ordonné que ces mémoires soient photocopiés et distribués aussi rapidement que possible.

(Ils seront imprimés en appendices au prochain fascicule n° 8, des Procès-verbaux et Témoignages.)

Sur la proposition de M. Green,

*Il est résolu,—*Qu'un mémoire reçu de l'*Okanagan Federated Shippers Association*, par plusieurs membres, soit imprimé en appendice aux procès-verbaux et témoignages.

(Il sera imprimé comme appendice au prochain fascicule, n° 8, des procès-verbaux et témoignages.)

Le Comité reprend ensuite l'étude, article par article, du bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

M. Knowles est rappelé, interrogé de nouveau et se retire, pour être éventuellement rappelé.

M. Chevrier, ministre des Transports, dépose les divers amendements qu'il a l'intention de proposer au sujet de quelques articles du bill. Il est convenu d'étudier ces amendements avant les autres articles.

A propos de l'article 7 :

Sur la proposition de M. Chevrier,

Il est résolu,—Que le paragraphe (4) de l'article 332A soit modifié en substituant à l'alinéa f) le suivant :

f) De taux applicables aux mouvements du trafic des marchandises sur l'ensemble ou l'une quelconque des lignes de chemins de fer collectivement désignées sous le nom de "lignes de l'est" dans la *Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes*, modifiée par la *Loi modifiant le droit statutaire (Terre-Neuve)*.

Et que soit ajouté à titre d'alinéa g) l'ancien alinéa f) suivant :

g) De tout autre cas où la Commission juge qu'une exception de l'application du présent article s'impose.

A propos de l'article 18 :

M. Chevrier propose qu'il soit amendé par l'adjonction du paragraphe (5) suivant :

(5) Les montants versés aux termes du paragraphe premier doivent être affectés à réduire le niveau relatif des tarifs imposés sur le trafic des marchandises circulant entre des points de l'Est du Canada et des points de l'Ouest du Canada, sur toutes les voies auxquelles le paiement se rapporte, de la manière que la Commission peut permettre ou ordonner.

Après avoir délibéré pendant quelque temps, le Comité convient d'étudier cet amendement à sa prochaine séance.

A propos de l'article 7 :

L'article 330 (1) est étudié et adopté.

A propos de l'article 330 (2) :

Sur la proposition de M. Chevrier,

Il est résolu,—Que le paragraphe (2) de l'article 330 soit amendé par l'insertion des mots *et tant qu'elle n'agit pas de cette manière*, après le mot "l'application" et par l'insertion, immédiatement après, des mots *être censé définitivement juste et raisonnable et*,

L'article 330 (2), amendé, est étudié et adopté.

A propos de l'article 332 :

M. Chevrier propose que l'article soit amendé par l'insertion, après le mot "loi", des mots *autre qu'un taux de concurrence*.

Après avoir délibéré pendant quelque temps, le Comité convient d'étudier cet amendement à sa prochaine séance.

Afin de permettre aux membres du Comité d'étudier les divers amendements proposés par M. Chevrier, et réservés, il est ordonné qu'ils soient photocopiés et distribués aussitôt que possible.

A 1 heure de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le vendredi 23 novembre 1951 à 11 heures du matin.

Le secrétaire suppléant du Comité,

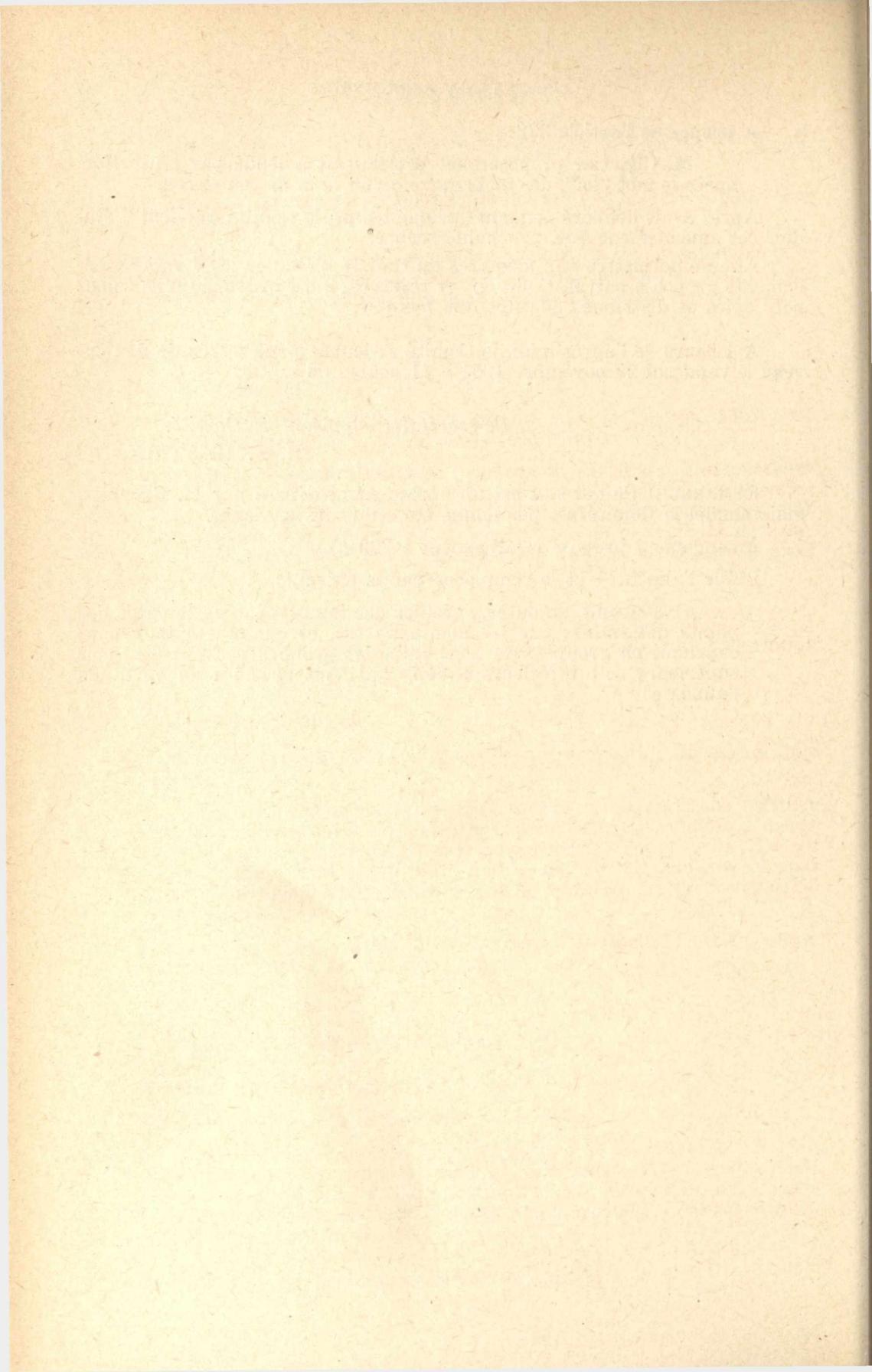
R. J. GRATRUX,

REMARQUE: Ce qui suit est un amendement déposé par M. Chevrier, mais auquel le Comité n'a pas donné suite durant la séance.

Amendement proposé relativement à 329 b)

Biffer l'alinéa b) et le remplacer par le suivant:

b) Peuvent, en outre, spécifier des taux de catégorie entre des points déterminés sur le chemin de fer, et quand ces taux sont exprimés en groupes, les taux entre les groupes peuvent être soit supérieurs soit inférieurs à ceux qui sont spécifiés en vertu de l'alinéa a).



TÉMOIGNAGES

20 NOVEMBRE 1951

11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et, avant de poursuivre notre travail général, je vous dirai quelques mots au sujet du travail du sous-comité directeur.

Nous nous sommes réunis ce matin à onze heures moins un quart. Les organismes suivants ont signifié leur désir de déposer des mémoires destinés à être étudiés par le Comité et nous avons décidé que tous ces mémoires figureraient dans les procès-verbaux et témoignages du Comité. Il s'agit de ceux de l'Association des manufacturiers canadiens, de la *Canadian Industrial & Traffic League*, de la *Canadian Fruit Wholesalers' Association*, et des *Boards of Trade* de Calgary, Montréal, Toronto et Vancouver. Tous nous sont parvenus, sauf trois que nous sommes censés recevoir demain. Votre sous-comité directeur conseille que tous soient imprimés.

M. JOHNSTON: Quels sont les trois qui manquent, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Ce sont ceux de la *Canadian Industrial & Traffic League*, et des *Boards of Trade* de Calgary et de Toronto. Je crois que le ministre a l'intention de déposer ce matin tous les amendements que son ministère doit proposer. J'espère que nous pourrons vider ce matin la question des amendements relatifs aux taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et faire polycopier des copies de tous les mémoires. Distribués aux membres du Comité, aujourd'hui, ces copies leur donneront un temps amplement suffisant à les étudier. Je propose qu'à la clôture de la séance de ce matin, le Comité s'ajourne à vendredi matin. Nous avons d'abord l'intention de nous ajourner à lundi, mais on m'a dit que la Commission des transports commencera, ce jour-là, son audition portant sur les tarifs, et si nous n'achevons pas notre travail vendredi, il en résultera de sérieux ennuis pour l'avocat et d'autres personnes.

M. GREEN: Monsieur le président, il y a un autre mémoire qui, vous vous en souvenez, a été mentionné au cours des délibérations du sous-comité directeur: celui de l'*Okanagan Federated Shippers' Association*, déposé en rapport avec le bill 377 présenté au cours de la session précédente, mais je crois que ce mémoire a trait aussi à la session actuelle. Pourrait-il être imprimé en même temps que les autres?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Green, nous accepterons votre proposition. Que tous ceux qui l'acceptent veuillent bien l'indiquer.

Adopté.

M. GREEN: La séance d'hier soulève une question particulière. La discussion avait trait, vous vous en souvenez, aux traitements des membres de la Commission des transports, qui, au dire du ministre, n'ont pas été augmentés depuis quinze ou vingt ans.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, je n'ai rien dit de tel; je n'ai pas dit du tout qu'il n'y avait pas eu d'augmentation depuis quinze ou vingt ans. Je parlais des membres qui touchent un traitement de \$10,000 et j'ai dit que ce traitement était le même depuis peut-être cinq ou dix ans, mais je faisais appel à ma mémoire. Depuis lors, j'ai pris des renseignements, d'où il ressort que la dernière augmentation date de 1947.

M. GREEN: Je crois que ce renseignement devrait être versé au compte rendu. Le chapitre 70 des Statuts, Loi modifiant la Loi des chemins de fer, 1947, stipule que

“Au commissaire en chef est payé un traitement annuel de treize mille cinq cents dollars; au commissaire en chef adjoint un traitement annuel de douze mille dollars, et à chacun des autres commissaires un traitement annuel de dix mille dollars.”

Auparavant, le commissaire en chef touchait \$12,500, le commissaire en chef adjoint, \$9,000 et chacun des autres commissaires, \$8,000. C'est dire que le traitement de ces derniers a été augmenté, en 1947, de \$2,000 et celui du commissaire en chef adjoint, de \$3,000.

Le PRÉSIDENT: Et comme vous le savez, monsieur Green, tous les traitements des juges viennent d'être relevés de nouveau. Monsieur Knowles, j'aimerais vous rappeler pour vous interroger sur un point particulier.

M. L. J. Knowles, conseiller spécial en matière de trafic pour la Commission royale des transports et conseiller du Comité, est rappelé:

Le président:

D. Les taux transcontinentaux ont fait l'objet d'observations de votre part, l'autre jour, je crois. Je voudrais être fixé sur les effets produits selon vous par ces taux sur les lignes des Etats-Unis. Auriez-vous l'obligeance d'exposer d'une manière assez détaillée l'effet produit par cette concurrence sur les taux transcontinentaux canadiens? A plus d'une reprise, de nombreux membres du Comité ont manifesté la crainte que l'application de la nouvelle règle du 1 1/3 n'aboutisse à un relèvement sensible de nos taux transcontinentaux.—R. Voici ce que je peux vous répondre, monsieur le président. Peu après m'être présenté devant la Commission royale, j'en ai profité pour m'adresser aux deux spécialistes en tarification qui ont publié le tarif transcontinental il y a deux ans et vérifier quels sont les taux servant d'assiette à la tarification. Je n'ai pas obtenu de renseignements complets sur tous les taux sans exception, mais environ la moitié de ceux qui figurent au tarif transcontinental sont calculés d'après les taux de transport de New-York à Seattle, appliqués à Vancouver par le *Great Northern Railway*, dont les trains arrivent en gare de Vancouver. C'est là le maximum de taux fondamentaux qu'on puisse établir si l'on veut soutenir la concurrence des chemins de fer des Etats-Unis.

Il y a quelques taux, comme ceux imposés sur les automobiles transportées de Détroit à Vancouver, qui régissent ceux de Windsor et d'Oshawa. Je crois qu'il y a pour les poêles un taux établi d'une localité de l'Ohio, principal centre de la fabrication de ces articles.

M. Green:

D. Voulez-vous répéter ce que vous venez de dire à propos de Windsor et d'Oshawa?—R. Le taux de transport de Détroit à Vancouver régit les taux d'expédition d'automobiles canadiennes, de Windsor et d'Oshawa,

destinées à être vendues à Vancouver. Le taux de transport des poêles expédiés de l'Ohio à Vancouver régit le taux fixé sur ceux expédiés du Canada central à Vancouver, également afin de faire face à la concurrence des Etats-Unis.

Quant aux autres taux du tarif transcontinental, la plupart d'entre eux sont fixés de façon à soutenir la concurrence de la *Monson-Clarke Steamship Company*, de Montréal à Vancouver. Les taux qui ne sont pas concurrentiels sont l'exception.

Comme je l'ai dit hier, le tarif imposé sur la tuyauterie en fer est calculé de façon à équivaloir au tarif fixé sur la tuyauterie transportée de la Grande-Bretagne à Vancouver à des taux réduits virtuellement à ceux du lest. Il s'agit, sauf erreur de navires qui, à l'aller, prennent une cargaison de tuyauterie en guise de lestage, au prix qui peut être exigé, et qui transportent des céréales au retour.

Je crois qu'il y a un taux imposé sur le sel de manière à faire face à la concurrence du sel expédié des Antilles britanniques à Vancouver. Ainsi donc, il y a trois ou quatre genres de tarifs concurrentiels régissant les tarifs transcontinentaux, mais les plus élevés de ces tarifs-types sont d'habitude ceux de transport de New-York à Vancouver par Seattle ou, le cas échéant, de Détroit à Vancouver par Seattle. A vous dire mon avis, pour ce qu'il vaut, les tarifs de concurrence établis aux Etats-Unis régiront toujours les tarifs que les chemins de fer canadiens pourront fixer sur leur transport transcontinental de marchandises jusqu'à Vancouver.

Le président:

D. Ainsi donc, sauf erreur, vous estimez que le bill dont le Comité est saisi n'aurait aucun effet grave ni même vraiment sensible sur les maximums des tarifs transcontinentaux?—R. Je crois qu'il en serait bien ainsi, en général. Pour préciser, j'ajouterai que quelques-uns de ces taux sujets à des variations, comme ceux mis sur la tuyauterie, le fer et l'acier et peut-être les produits en conserve, transportés jusqu'à Vancouver où les taux sont nécessairement si bas, donneront toujours du tracassage aux chemins de fer. Si ces derniers veulent augmenter leur volume de transport de ces marchandises, ils auront toujours des difficultés aux points intermédiaires. J'ignore s'ils renonceront à les transporter à ces points pour s'épargner une humiliation, mais pour autant que je puisse le prévoir, il n'y a que les taux appliqués à trois genres de marchandises qui donneront lieu à des difficultés; les autres n'en soulèveront aucune.

D. Quel est le troisième cas, monsieur Knowles?—R. J'ai mentionné les produits en conserve, la tuyauterie et le fer et l'acier.

M. Green:

D. Quel est le dernier cas?—R. Les produits en conserve, la tuyauterie et le fer et l'acier.

D. Il va de soi que le fer et l'acier constituent un élément très important du trafic, n'est-ce pas?—R. Très important. Comme je l'ai dit hier, je suis absolument certain que les chemins de fer, s'ils doivent renoncer aux tarifs de concurrence, conserveront un tarif préférentiel raisonnable de transport jusqu'au Pacifique.

D. Un tarif nécessairement plus élevé que le tarif transcontinental?—R. Cela va de soi. Je crois qu'on ne peut conserver le taux très bas mis sur le fer et l'acier jusqu'ici comparé au taux de transport jusqu'à l'Alberta et la Saskatchewan.

D. Et les habitants du littoral devront naturellement payer des taux de transport plus élevés pour les produits du fer et de l'acier, n'est-ce pas?

—R. Mais, monsieur Green, il vous est toujours possible d'obtenir ces produits par mer, grâce à des navires faisant route de l'Est des Etats-Unis, de l'Est du Canada ou de la Grande-Bretagne. Pourquoi vous inquiéter du fait que les chemins de fer conserveraient un taux bas de \$1 et \$1.25 mis sur le fer et l'acier transportés de l'Est?

D. Vous estimez que, si nous étions obligés de nouveau de dépendre du transport maritime, nous perdriions l'avantage tiré de ce tarif de concurrence ferroviaire?—R. Je ne veux pas me prononcer là-dessus; vous avez toujours les navires nécessaires là-bas et vous pouvez les utiliser.

L'hon. M. CHEVRIER: Vous désapprouviez ma manière d'examiner contradictoirement le témoin, l'autre jour. Vous ne devriez pas suivre la même méthode.

M. GREEN: Ce que le président vient de faire tout à l'heure, c'est d'attribuer gratuitement des déclarations au témoin.

M. Green:

D. Votre déclaration signifie de fait que vous voulez que nous, habitants du littoral du Pacifique, soyons acculés de nouveau à la nécessité d'avoir à dépendre du transport maritime?

M. MACNAUGHTON: Non, monsieur le président, le témoin n'a pas dit du tout cela.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que vous êtes injuste envers le témoin.

M. GREEN: C'est un homme très intelligent, capable de se défendre sans le secours du ministre ni de M. Macnaughton.

M. MACNAUGHTON: Mais il ne faut pas que vous vouliez absolument lui faire dire ce qu'il n'a pas dit.

M. GREEN: Ce n'est pas du tout ce que j'ai fait.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Green, j'estime que la réponse à votre question nous serait d'une certaine utilité, si vous vous borniez à poser la question sans énoncer de réponse.

M. Green:

D. Fort bien. Monsieur Knowles, estimez-vous alors...

Le PRÉSIDENT: Voilà un meilleur énoncé.

M. Green:

D. ... que le fait de disposer de navires pour l'embarquement du fret répondrait amplement à nos besoins?

R. Oui.—D. C'est là une question d'économie politique et de commerce. J'ignore en quoi consiste le commerce fait à Vancouver, mais je sais qu'il y a quelques marchandises que les navires refusent de manutentionner et pour le transport desquelles il faut avoir recours aux chemins de fer.

D. Voilà précisément le hic. C'est pourquoi nous ne nous bornons pas à encourir un risque en dépendant des navires, comme vous venez de dire que nous pourrions le faire.—R. J'exposerai mon idée ainsi: les taux maritimes des navires faisant voile jusqu'à Vancouver sont toujours pour vous un moyen de régler les tarifs ferroviaires.

M. JOHNSTON: Que voulez-vous de plus?

M. Green:

D. Si nous pouvons les obtenir?—R. Si vous pouvez obtenir les navires requis?

D. Oui.—R. Dans ce cas, vous n'avez pas droit à des tarifs concurrentiels, si vous ne pouvez pas obtenir les navires requis.

D. Entre parenthèses, la proposition relative à la règle 1 1/3 provient-elle de vous?—R. Je ne suis pas libre de dire qui en est l'auteur. Comme je vous l'ai déjà dit, c'est une question qui relève du règlement interne de la Commission royale, en vertu de la loi des secrets officiels, et il ne me serait pas permis de vous dire quels commissaires ont proposé la chose.

D. D'après des témoignages qui nous ont été présentés, la chose n'a fait l'objet d'aucune discussion des membres de la Commission royale. Quelqu'un a eu subitement cette idée géniale et j'aimerais savoir si c'est vous.

Le PRÉSIDENT: Le témoin, comme il l'a dit, refuse de répondre, ce qui est parfaitement son droit. Vous manquez de navires? Alors, passez-vous de graines pour oiseaux et de papier hygiénique.

M. Green:

D. Ce qui nous tracasse, c'est moins les graines pour oiseaux que les automobiles. Je ne dirai rien des autres marchandises, mais le transport du fer et de l'acier constitue une question de la plus haute importance pour les gens du littoral du Pacifique, comme vous le savez.—R. C'est parfaitement vrai. Incidemment, j'ai sous les yeux quelques chiffres à ce propos, que j'ai oubliés de mentionner en parlant auparavant. Je les ai découverts dans mon bureau chez moi et j'ai constaté que j'avais étudié la question des taux transcontinentaux de 1936 à 1940, ainsi que celle du volume des marchandises transportées à ces taux par le National-Canadien, taux qui forment un dixième d'un p. 100 du tarif-marchandises total de cette compagnie.

D. Du National-Canadien?—R. Oui.

D. C'est là un autre sujet sur lequel je voulais vous poser une question.. Le National-Canadien transporte-t-il autant de marchandises que le Pacifique-Canadien, à ces taux transcontinentaux, ou bien le volume de transport d'une des compagnies est-il bien supérieur à celui de l'autre?—R. Les taux des deux compagnies sont identiques, monsieur Green.

D. Les taux sont identiques, mais qu'en est-il du volume de trafic des deux compagnies?—R. Je l'ignore.

D. Vous ne savez pas quel est le volume des marchandises transportées par le Pacifique-Canadien aux taux transcontinentaux?—R. Non, monsieur, je l'ignore.

D. Tout ce que vous savez, ce sont les chiffres obtenus par vous du National-Canadien?—R. Oui.

D. Et vous reconnaissez, je suppose, que le volume des marchandises transportées à ces taux par cette compagnie est bien inférieur. . .

Le PRÉSIDENT: S'il ne le sait pas, monsieur Green, nous devrions faire appel à un témoin des compagnies ferroviaires, pour le savoir.

M. GREEN: S'il l'ignore, qu'il le dise. Je lui demande s'il est renseigné ou non là-dessus.

Le TÉMOIN: A mon avis, monsieur Green, le trafic-marchandises du National-Canadien, soumis à la taxe transcontinentale, est aussi grand sinon plus grand que celui du Pacifique-Canadien, du moins pour ce qui est du transport en direction ouest. En effet, nos points d'origine dans l'est sont beaucoup plus nombreux que ceux du Pacifique-Canadien; notre réseau y est deux fois plus long que celui de ce dernier.

D. Qu'en est-il du mouvement des marchandises vers l'est?—R. Il est probable que le volume du bois de construction, des fruits et du poisson transportés du littoral du Pacifique vers l'est est très gros.

D. Mais comment ce volume se répartit-il entre les deux compagnies?—R. Je l'ignore, monsieur Green.

D. Vous savez que le Pacifique-Canadien a beaucoup plus d'embranchements en Colombie-Britannique que le National-Canadien?—R. Oui, c'est exact. Il se peut que son trafic transcontinental soit plus volumineux que le nôtre, bien que son réseau de destination soit bien moins long que le nôtre.

D. En tout état de cause, vous ne savez pas du tout quels sont les chiffres du Pacifique-Canadien en la matière?—R. Non, monsieur, je ne suis pas censé les connaître.

M. Laing:

D. Monsieur Knowles, vous avez dit qu'à présent (je suppose qu'il s'agit de l'année dernière) le volume du trafic en question suffit à fournir au National-Canadien la moitié d'un p. 100 de ses recettes?—R. Parlez-vous du trafic transcontinental?

D. Oui.—R. Non, je parlais de tonnes. Durant les cinq ans en question, le National-Canadien a transporté, aux taux transcontinentaux, environ 50,000 tonnes de marchandises par an, en moyenne, sur un total de 50 ou 60 millions de tonnes, soit environ un dixième d'un p. 100.

D. Ces chiffres ne s'appliquent pas aux années 1941 à 1944? Quels sont les chiffres pour ces années?—R. Je l'ignore, monsieur, car je ne me suis renseigné sur les années 1936 à 1940. C'est un énorme travail que de compiler les feuilles de route chaque année à Vancouver, de découvrir la provenance de chaque voiturée et de coucher la chose par écrit, ainsi que le tonnage de chaque voiturée et le genre de marchandises.

D. Ce qui nous intéresse surtout là-bas, n'est-ce pas l'acier et les produits en acier?—R. Oui.

D. En effet, durant ces années, nous avons construit un grand nombre de navires à Vancouver. Nous y trouvions profit, car nous pouvions les construire sans arrêt et, au dire des experts nommés par Lloyd pour expertiser ces navires, ces derniers étaient excellents.

Le PRÉSIDENT: Soit dit en passant, il convient de constater que votre comité des dépenses de guerre a trouvé que les résultats obtenus par les entreprises de Vancouver étaient un peu supérieurs à ceux de la compagnie Kaiser.

M. LAING: Je crois que vous avez raison. Elles ont fait du beau travail à cette époque.

M. Laing:

D. Je suppose que l'acier en question provenait de la Nouvelle-Ecosse ou d'Hamilton?—R. Vous jouissiez d'un avantage, monsieur Laing: le taux de transport de l'acier, immobilisé de 1942 à 1947, ne pouvait être relevé.

D. Cela peut devenir de nouveau une chose très importante pour nous, car à cette époque il n'y avait pas de navire, vous ne pouviez en obtenir aucun?—R. C'est juste.

D. Après le désastre subi par l'*Aluminum Company*, aucun navire ne faisait route?—R. Exactement.

D. Si cette situation se reproduisait, quel serait le taux mis sur les plaques d'acier transportées jusqu'à Vancouver? Selon vous, monsieur Knowles, le volume des marchandises transportées par le National-Canadien est presque négligeable. Vous avez dit hier qu'il n'y a qu'un petit nombre de taux en cause, mais que ces quelques taux s'appliquent à 80 ou 90 p. 100 du tonnage total des marchandises soumises aux tarifs transcontinentaux. C'est là un sujet du plus grave intérêt pour les gens de Vancouver, surtout si un nouveau désastre les obligeait à construire des navires. En effet, cela relèverait de beaucoup les frais de l'industrie des constructions maritimes. Il est certain selon moi que, dans une telle circonstance critique, on ne pourrait compter ni sur un service maritime ni sur les tarifs transcontinentaux des États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Vous vous souvenez, monsieur Laing, qu'après la dernière période difficile, des contrats adjugés aux chantiers navals de la Colombie-Britannique leur ont permis de donner toute leur mesure, sans tenir compte des frais ni des tarifs-marchandises.

M. LAING: En 1940?

Le PRÉSIDENT: Cela se passait durant la guerre.

M. LAING: Je n'irais pas aussi loin que vous.

Le PRÉSIDENT: Mais c'est là le résultat de nos constatations.

M. LAING: Je crois que le coût par navire en chantier a fait l'objet d'une étude très poussée.

Le PRÉSIDENT: Une forte somme a été remboursée comme excédent ristourné aux gens de l'Ouest. Vous vous souvenez aussi que la question des tarifs-marchandises ne se posait pas à cette époque.

M. LAING: Chacun de ces navires coûtait \$800,000 et nulle part ailleurs au Canada ils ne coûtaient moins.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai et j'ai constaté aussi que les ristournes formaient une somme très coquette, de plus de 40 millions de dollars, autant qu'il m'en souviene.

M. LAING: Ainsi, dans l'intervalle, vous nous proposez d'abandonner notre présent. . . .

Le PRÉSIDENT: Je ne vous propose pas du tout d'abandonner quoi que ce soit. Je veux dire que vous n'êtes pas lésés.

M. LAING: Que nous ne sommes pas lésés?

Le PRÉSIDENT: Non, vous ne l'êtes pas.

M. LAING: Nous le serions, dans la mesure où tout relèvement du tarif-marchandises s'appliquerait à nous.

Le TÉMOIN: Il n'est guère probable, à mon avis, que si la règle du 1 1/3 était appliquée, les chemins de fer annuleraient les taux de transport de marchandises destinées au territoire intermédiaire.

M. Laing:

D. Alors, s'il en est ainsi, insérons dans le bill une disposition prévoyant la chose. Est-ce possible?—R. J'ignore si l'on peut garantir, au moyen d'une disposition législative, que les taux de transport ferroviaire de marchandises, de Montréal à Vancouver, soient constamment fixés de manière à faire face à la concurrence d'un navire qui se trouve à Vancouver, ou peut-être ne s'y trouve pas.

D. Dans ce cas, biffons quelque disposition du bill, afin que les chemins de fer puissent être en mesure d'y faire face. C'est l'attitude que nous voulons adopter.—R. Si vous pouvez trouver quelque solution, j'en prendrais connaissance avec grand plaisir.

D. Quel serait peut-être, à votre avis, le relèvement des taux?—R. Je l'ignore, car mes recherches n'ont pas porté sur les taux préférentiels réguliers qu'il faudrait mettre sur le fer, l'acier, les produits en conserve, etc., transportés jusqu'à Vancouver.

D. Monsieur Knowles, à la demande de la Commission des transports, un ensemble de recherches sur les tarifs ont été exécutés par le Pacifique-Canadien, je crois, et l'on nous a fait vaguement connaître les tarifs proposés par cette compagnie pour réaliser la péréquation des tarifs se rapportant aux provinces Maritimes. L'un ou l'autre de ces tarifs a-t-il été englobé par le Pacifique-Canadien parmi les taux transcontinentaux de son régime tarifaire?—R. Certainement, ce régime comprend les taux de transport jusqu'à Vancouver, mais il s'agit uniquement de taux théoriques, qui ne seront jamais appliqués.

D. Ils se trouvent parmi les tarifs proposés?—R. Oui, mais il est inutile de s'en soucier, vu qu'il s'agit simplement d'un plan et d'un plan qui, je crois, subira d'importantes modifications avant d'être mis en pratique.

D. Mais savez-vous à quelle page figurent ces nouveaux tarifs et à quoi ils s'appliqueraient?

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous n'avez pas entendu les paroles du témoin. Il a dit que ces tarifs, n'étant que théoriques, ne seront jamais mis en pratique.

M. LAING: Mais l'élaboration de ce plan a coûté d'énormes sommes. Si l'on a pas l'intention de l'appliquer, pourquoi l'avoir élaboré au prix d'un travail formidable?

M. RILEY: Beaucoup de gens souhaitent ces modifications.

M. LAING: Vous le dites maintenant, mais si nous adoptions ici un bill qui permettrait aux chemins de fer de fixer des tarifs sans avoir à recourir de nouveau à l'autorité du Parlement ou du Comité, grâce à une réglementation arbitraire des tarifs, vous perdriez l'occasion de parler à ce sujet.

M. JOHNSTON: De toute manière, ce ne sont pas les chemins de fer, mais la Commission, qui s'en charge.

M. Laing:

D. Quand bien même il y aurait une fixation arbitraire des tarifs, savez-vous à peu près combien coûte cette étude?—R. Je n'en ai pas la moindre idée.

D. Serait-ce \$100,000?—R. Oh! non.

D. Vraiment?—R. Non, rien qui approche de cette somme.

D. Alors, à quel but, à quelle intention répond cette étude?

L'hon. M. CHEVRIER: Je peux vous le dire. Je l'ai déjà dit à la Chambre, à deux ou trois reprises. Cette étude vise à répondre à la demande, formulée par la Commission des transports, d'un plan fourni par les provinces ou par les compagnies ferroviaires, relativement à la péréquation sous le régime de l'arrêté en conseil C. P. 1487. Les deux grandes compagnies ferroviaires ont déposé ce plan, de concert. Tout groupement, toute association, toute province est libre d'y mettre opposition. J'espère avec confiance, comme je l'ai déjà dit, que les diverses provinces dont les gouvernements s'estiment lésés par ce plan présenteront d'autres plans qui élimineront le premier. C'est là, je crois, ce que M. Knowles a déclaré en réalité jusqu'ici.

M. Laing:

D. Monsieur Knowles, à quelle proportion du total des recettes des chemins de fer évaluez-vous les recettes tirées par ces derniers de l'application du barème tarifaire A? Quelle serait celle, disons, du National-Canadien?—R. Je ne pourrais même pas me hasarder à faire une conjecture.

D. Cette proportion forme plus de la moitié du total, n'est-ce pas?—R. Oh! non. Si vous prenez le barème A comme modèle des taux de catégorie dans l'Est du Canada, il s'ensuit, au dire et au calcul de M. Evans, que les tarifs de taux de catégorie s'appliquent à environ 10 p. 100 du trafic total. M. Evans vient de rectifier mon erreur: il s'agit de 18.5 p. 100. Si les deux tiers de cette proportion concernent l'Est, il en résulte que le barème A ne s'applique qu'à 12.2 p. 100 du trafic total.

D. Quelle proportion des recettes ferroviaires provient des provinces de l'Ontario et du Québec?—R. Je l'ignore.

D. Plus de la moitié?—R. Nous ne ventilons pas nos recettes par province.

D. Quelques témoignages présentés suggèrent que vous avez estimé que les tarifs de concurrence établis dans l'Ontario et le Québec sont inutilement bas, n'est-ce pas?—R. Je ne crois pas l'avoir dit.

D. Mais on a suggéré que des tarifs établis pour faire face à la concurrence des voituriers par eau étaient inutilement bas?—R. Il se peut que quelques-uns de ces tarifs le soient et d'autres pas, ou que leur application ne rapporte rien aux chemins de fer. Je dois dire ceci: il y a quatre ou cinq ans environ, nous avons vérifié le volume des marchandises qui circulaient pendant deux mois dans tout le pays. Nous avons constaté que la moitié des taux de concurrence de l'Ontario et du Québec ne servaient pas, soit qu'ils ne fussent pas assez bas, soit que les expéditeurs se fussent adressés aux chemins de fer, puis aux entreprises de camionnage, et que ces dernières leur eussent fait des prix plus bas que ceux des premiers.

Il est sans doute possible de trouver quelques taux de concurrence qui sont plus bas qu'ils ne le devraient, mais les renseignements concernant les tarifs de concurrence sont peu accessibles. Il est possible, je crois, d'obtenir un nombre raisonnable de renseignements. C'est pourquoi la Commission royale a proposé qu'un nombre raisonnable soit couché par écrit et remis à la Commission des transports lors de la tarification de ces taux.

D. Pensez-vous que les compagnies ferroviaires essayent d'obtenir de plus fortes recettes dans l'Ontario et le Québec?—R. Oui, monsieur, je peux le dire. Ces deux provinces... mais je tiens à vous détromper, si vous vous imaginez que ces taux du barème A sont des taux abaissés de manière à permettre de soutenir la concurrence des voituriers par eau.

Ce n'est pas le cas. Ils furent établis sur la base du taux de transport des Etats-Unis, de Détroit à Montréal, sur le taux fondamental en vigueur en 1907. A cette époque, le taux des marchandises de première catégorie transportées de Windsor à Montréal était de 60 cents par 100 livres, et de Détroit à Montréal, il était de 58 cents. Les commissaires déclarèrent, comme faire se devait: "Nous ne permettrons pas que l'expéditeur des Etats-Unis puisse se servir de nos lignes pour expédier des marchandises à des taux inférieurs à ceux fixés pour l'expéditeur canadien." Ils abaissèrent donc leur taux de 60 cents à 58 cents, qu'ils prirent comme taux fondamental. Aujourd'hui, le taux de transport de Détroit à Montréal est supérieur de 99 cents par 100 livres à celui de transport de Windsor à Montréal. Certaines gens savent donc qu'elles vont perdre le taux très bas dont elles jouissaient en vertu du barème A, ce dont elles ne se soucieront guère, je crois, car elles ont joui pendant de nombreuses années d'un taux très inférieur à l'assiette primitive des tarifs.

D. Vous pensez donc que le léger relèvement des taux en vigueur dans les provinces Centrales permettrait facilement aux chemins de fer de récupérer les revenus qu'ils perdraient du fait de l'application de la règle du 1 1/3?—R. Je n'irais pas jusqu'à dire cela, car les tarifs de catégorie eux-mêmes sont assez élevés. En outre, il faut tenir compte du nouvel élément qui est entré en jeu depuis l'établissement de ces tarifs en 1907, celui de la concurrence des entreprises de camionnage. Mais j'estime que beaucoup de taux de catégorie sont trop bas et pourraient être relevés et les expéditeurs continueraient à faire transporter leurs marchandises par voie ferrée.

D. Vous pensez que les provinces Centrales sont d'avis qu'elles auront à payer des tarifs relevés?—R. J'ignore ce que les gouvernements de ces provinces diront (si c'est aux gouvernements que vous pensez), car leurs membres n'ont parlé de ces tarifs ni devant la Commission royale ni devant personne d'autre. Je pense aux expéditeurs auxquels ces tarifs sont appliqués. Ils savent qu'ils ont perdu sur la concurrence des taux de marchandises entrant au Canada, de Détroit et de Buffalo, et qu'il leur faudra tôt ou tard payer des taux augmentés.

D. Alors, s'ils croient qu'ils leur faudra payer cette augmentation, pourquoi ne sont-ils pas représentés ici?—R. Cela, c'est leur affaire. Je ne fais qu'exposer les faits, monsieur Laing. Il est probable que le tarif actuel de transport de Détroit à Montréal est supérieur de 50 p. 100 à celui de Windsor à Montréal. Il est arrivé une fois que les deux tarifs ont été égalisés par la Commission.

D. Revenons au sujet des tarifs transcontinentaux. Voudriez-vous nous donner une idée du montant de l'augmentation des taux qui seraient probablement mis sur l'acier et les produits en acier?—R. Je ne peux vous le dire en ce moment, monsieur Laing. Il se pourrait que vous n'auriez à payer aucune augmentation. Si la règle du 1 1/3 était adoptée, il se pourrait que vous n'auriez à payer aucune augmentation, mais si elle était rejetée, vous vous heurteriez à des réclamations d'un genre ou d'un autre, voulant que ces tarifs fussent appliqués aux points du territoire intermédiaire, comme M. Frawley l'a réclamé au nom du gouvernement albertain, ou il arriverait, comme auparavant, que l'Alberta critiquerait âprement les taux de transport jusqu'à Calgary et Edmonton, qui sont le double de ceux de transport jusqu'à Vancouver, sur les mêmes lignes. C'est la situation que la Commission royale s'est efforcée de redresser, comme vous pouvez le voir en lisant son rapport, et je n'aimerais pas que cette situation se reproduise.

D. Mais est-ce que vous éprouveriez une forte diminution de recettes dans les provinces de l'Ouest, par suite de l'application de la règle du 1 1/3?—R. Je ne le crois pas; nous pourrions y perdre dans une certaine mesure.

D. C'est là ce qu'on pense en Alberta?—R. Les taux de transport à destination des provinces de l'Ouest étant déjà plus bas que ceux de transport à destination de Vancouver et étant très souvent augmentés d'un tiers, il suffirait d'un très faible ajustement tarifaire pour assujétir la plupart d'entre eux à la règle du 1 1/3. Le mécontentement éprouvé aux points du territoire intermédiaire provient seulement de ces quatre ou cinq taux que j'appellerais exceptionnels et qui, réduits de 60 ou de 70 p 100, s'appliquent au transport jusqu'à Vancouver.

D. Et votre idée, c'est qu'ils devraient être ajustés par un relèvement?—R. Je ne le sais pas, monsieur Laing. Je ne crois pas que les chemins de fer se mettraient à supprimer même ces taux bas, si la règle du 1 1/3 était adoptée. Mon opinion à ce sujet, si on me la demande, est simplement celle-ci: "Acceptez cette règle, ne modifiez pas les autres taux et voyez ce qui arrivera."

D. Nous espérons assurément qu'on vous demandera votre opinion.—R. Vu que je prends ma retraite le 2 janvier, il ne reste plus beaucoup de temps pour me demander mon avis.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, il vaut mieux que nous nous hâtions d'achever nos travaux.

Le TÉMOIN: Cela vaudrait mieux, je crois.

M. Laing:

D. Les prolongements sont tout à fait usuels dans le milieu où nous sommes. Nous verrons si cela peut se faire.—R. Que je paraisse mon âge ou non, j'aurai 65 ans le 2 janvier.

D. Vous ne voudriez pas nous dire à combien s'élèverait le total de l'augmentation possible. S'élèverait-elle à 40 p. 100 des taux actuels?—R. L'augmentation?

D. Oui.—R. Je viens de dire que l'adoption de la règle du 1 1/3 n'entraînerait à mon avis aucune augmentation. C'est exactement là ce que la Commission royale a déclaré dans ces termes: "Si l'on accorde un supplément raisonnable, aux points intermédiaires, il est probable que les chemins de fer laisseront les tarifs de Vancouver tels quels."

M. JOHNSTON: En êtes-vous désappointé?

M. LAING: Non, mais je n'arrive pas à comprendre comment il est possible de subir une diminution de recettes, sans devoir relever les tarifs.

M. Laing:

D. Je vous ai demandé si les quelques taux dont vous avez parlé ne pourraient pas s'appliquer à une grande partie des marchandises transportées à travers le continent aux taux transcontinentaux. Vous m'avez répondu que oui. Mais, à moins que je ne fasse erreur, l'application de la règle de 1 1/3 aboutirait à vous faire gagner moins de recettes dans les provinces de l'Ouest. Comment récupérer cette diminution de recettes? On a proposé à cette fin de prendre pour base les tarifs transcontinentaux et de rendre ceux du territoire intermédiaire supérieurs d'un tiers aux premiers, n'est-ce pas?—R. Je vous dirai que j'ai vérifié un taux particulier qui est d'environ \$3.56 par 100 livres, je crois. En

le portant à \$3.60, soit en augmentant de 4 cents le taux de transport jusqu'à Vancouver, il serait acquitté aux points du territoire intermédiaire. Je sais que cela se fait déjà à Jasper-Park, à Banff et à Kamloops, d'où le trafic à destination de l'Ouest est négligeable. Si le tarif passe sans plus aux points intermédiaires, je ne vois pas pourquoi vous vous inquiéteriez.

M. LAING: Monsieur le président, puis-je poser ici au témoin une question relative aux taux de transport des fruits expédiés de la vallée d'Okanagan?

M. Laing:

D. Quel est le taux actuel appliqué aux fruits sortant par voie ferrée de la vallée d'Okanagan?—R. J'ignore ce chiffre, monsieur Laing, mais...

D. Est-ce un taux sur un produit désigné?—R. Certainement. Je crois savoir qu'il vient d'être abaissé au niveau de celui appliqué au transport partant de l'Etat de Washington et allant jusqu'à des points semblables dans l'Est.

D. C'est donc une taxe convenue, ou quoi?—R. Non, c'est un taux fixé par les chemins de fer afin de permettre aux expéditeurs de la vallée d'Okanagan de vendre leurs pommes sur les marchés de Toronto et de Montréal au même prix que ceux de Wenatchee, dans la vallée du Columbia.

D. Les taux ont été réduits?—R. Oui, et cela simplement pour la raison que j'ai dite à propos du bois de construction. *L'Interstate Commerce Commission* n'a pas accordé la fixation de taux proportionnels pleinement majorés, mis sur les pommes. Elle a fixé un maximum des taux, obligeant par là les chemins de fer canadiens à faire la même chose, en fin de compte.

D. On a déclaré plusieurs fois devant nous que le taux fixé par 100 livres de pommes paraît très élevé. L'année dernière, les chargeurs de fruits de là-bas ont expédié une voiturée de 800 boisseaux de pommes à Saint-Jean de Terre-Neuve, acquittant \$1,762 pour le transport. Nos tarifs sont très élevés. Voudriez-vous nous dire la raison?—R. Considérant que le trajet est d'environ 4,500 milles, je crois que ce prix n'est pas élevé. Divisez cette distance par 1,700 et vous obtiendrez le prix de 35 ou 36 cents par mille-voiturée, ce qui est exactement le prix moyen du transport des marchandises.

D. Nous pensions que c'était une preuve de la qualité de nos fruits.—R. J'ai acheté de vos fruits à Halifax, en concurrence absolue avec ceux de la vallée d'Annapolis. Si vous pouvez arriver à ce résultat, je crois qu'il n'y a pas beaucoup à redire aux tarifs-marchandises.

D. Je parierais que vous en avez acheté encore?—R. Oui, je l'ai fait.

D. Quoi qu'il en soit, les taux de transport des fruits sont élevés. Cela provient-il de ce qu'ils sont transportés dans des wagons frigorifiques, en temps normal?—R. Oui, en partie, et en partie du fait qu'ils constituent un produit périssable. Il faut tenir compte de la valeur des dommages représentés par la perte d'une voiturée de pommes: si vous les perdez par suite du gel ou de la surchauffe qui les ratatine, vous pouvez réclamer de gros dommages-intérêts et il faut transporter de nombreuses voiturerées pour se dédommager de la diminution de recettes qui en résulte.

D. Beaucoup de fruits de la Colombie-Britannique sont transportés par wagon à bestiaux?—R. Oui, en été et seulement jusqu'aux provinces des Prairies. Le trajet est plutôt court et un bon courant d'air circule à

travers les wagons. C'est un moyen de transport qu'on peut adopter dans ces circonstances, mais je ne voudrais pas expédier des fruits à Montréal et à Toronto dans des wagons à bestiaux.

D. L'industrie des fruits revêt la plus haute importance chez nous et je crois que nous avons toujours estimé que les tarifs-marchandises lui imposent un fardeau injustifié.—R. C'est moi qui établis ces taux sur les fruits depuis des années et des fonctionnaires du ministère de l'Agriculture sont venus à Montréal pour examiner ces pommes. Lorsqu'ils ne trouvaient pas ces pommes trop petites et invendables, ils les trouvaient trop grosses et invendables, ou ils estimaient que la récolte était trop abondante ou pas assez abondante. C'est pourquoi ils ont obtenu des réductions. C'est seulement quand les tarifs-marchandises ont été relevés, quand les affaires ont repris et quand les chemins de fer ont estimé l'industrie des pommes florissante, que ces derniers ont rabaisé à la moyenne normale les taux imposés sur les pommes.

D. Les taux mis sur les fruits sont exceptionnellement élevés. Je ne vois pas où l'on veut en venir lorsqu'on présente des réclamations à propos d'autres marchandises, mais ces taux paraissent extraordinairement élevés. En a-t-il toujours été ainsi?—R. Vos spécialistes en matière de tarification auront une occasion de prouver ce point devant la Commission et de présenter des exposés lors de l'enquête générale portant sur les tarifs-marchandises. Je crois que la subvention de 7 millions de dollars dont il est question dans le bill vous procurerait un certain allègement de fardeau, qui influencerait sur tous les taux de transport de l'est à l'ouest. En outre, je crois que la péréquation vous procurerait quelques taux réduits dans l'Ouest par opposition à l'Est, mais je ne prévois aucune réduction raisonnable des tarifs de transport de l'ouest à l'est.

D. L'industrie des fruits revêt une extrême importance pour nous. La valeur de nos ventes s'élève à quelque 25 millions de dollars par an et il nous faut expédier 90 ou 95 p. 100 de la récolte à des marchés extérieurs à la province.—R. J'en conviens. Je ne sous-estime pas l'importance de cette industrie et j'aimerais la voir florissante.

M. ASHBOURNE: Je me demande si M. Laing sait quel est le taux imposé sur les pommes transportées en Angleterre?

M. LAING: Je crois, sans vouloir prétendre donner un chiffre exact, qu'il est de \$2.60 par boîte.

M. ASHBOURNE: Et en ce qui concerne la voiturée de pommes transportée à Terre-Neuve, savez-vous combien de boîtes elle contenait?

M. LAING: 800.

M. GREEN: Puis-je poser une dernière question à M. Knowles?

M. Green:

D. Monsieur Knowles, cette proposition d'après laquelle les tarifs transcontinentaux ne pourraient pas excéder de plus d'un tiers ceux du territoire intermédiaire s'appliquerait à presque tout le territoire des provinces des Prairies, n'est-ce pas?—R. Tout dépend du taux envisagé, monsieur Green. Quelques-uns de ces taux s'appliqueraient seulement sur une distance de quelques milles à l'est de Vancouver.

D. Dans le territoire intermédiaire, ils engloberaient donc non seulement la ligne de trafic circulant jusqu'à Vancouver, mais aussi les terres s'étendant jusqu'à des centaines de milles en bordure des deux côtés de cette ligne?—R. Ils engloberaient tout le territoire, ainsi que l'a recommandé la Commission royale.

D. Dans vos réponses à M. Laing, vous avez souligné que ces tarifs seraient appliqués à partir, disons, de Saskatoon et d'Edmonton et demandé pourquoi les habitants de ces villes devraient payer des taux s'élevant au double de ceux de Vancouver.—R. Pardon?

D. Pourquoi devraient-ils payer, par exemple, un montant s'élevant au double de celui payé à Vancouver? C'est à peu près ce que vous avez dit. Dans ce cas, pour quelle raison engloberait-on dans l'application de la règle du 1 1/3 un territoire s'étendant jusqu'à des centaines de milles en bordure des deux côtés de la ligne de trafic d'entier parcours?—R. A mon avis, il s'agit d'une récrimination d'ordre territorial, ne provenant pas seulement de points intermédiaires. Si vous réduisiez les taux de transport sur la ligne principale jusqu'aux points intermédiaires, comme dans le cas du taux de la tuyauterie abaissé à \$1.53, et si, cinq milles au nord de cette ligne, le taux fixé était de \$2.50, tout le monde tomberait sur le dos de la Commission des transports.

D. Vous venez de dire "à mon avis". Etes-vous l'homme qui a proposé la chose?—R. Non, ce n'est pas moi qui l'ai proposée.

D. Pourquoi le taux des marchandises transportées, disons, d'Edmonton à Waterways, serait-il le même que celui des marchandises destinées à Edmonton?—R. Je vous répondrai en demandant pourquoi les taux applicables au triangle Toronto-Sudbury-Windsor-Montréal seraient les mêmes que ceux applicables aux marchandises destinées à Waterways.

D. C'est faire entrer en jeu un nouveau principe, essayer de former un immense bloc territorial ou un immense triangle dans les provinces des Prairies. C'est ce que vous tentez de faire sans vous préoccuper beaucoup du trafic d'entier parcours, n'est-ce pas?—R. Il n'y aurait de grand bloc que par rapport aux taux exceptionnels dont j'ai parlé.

D. Ce serait le plus grand au Canada, n'est-ce pas?—R. Peut-être, par rapport aux taux mis sur la tuyauterie et quelques marchandises de ce genre.

D. Mais Waterways est situé à quelque 500 milles au nord d'Edmonton. Pourquoi n'y aurait-il aucune taxe à payer sur les marchandises transportées d'Edmonton à Waterways? Pouvez-vous l'expliquer?—R. Toutes ces récriminations dont j'ai parlé, monsieur Green, sont d'ordre territorial et proviennent des gouvernements provinciaux. Il serait ridicule à mon sens de régler le cas d'une étroite bande territoriale, quand le territoire d'où s'élèvent des griefs comprend tout l'Alberta et toute la Saskatchewan.

D. Vous vous opposez à ce qu'il soit spécifié que la règle du 1 1/3 s'applique aux terrains traversés par le trafic d'entier parcours et peut-être, disons, à ceux qui s'étendent jusqu'à 50 milles des deux côtés de la voie ferrée?—R. Dans des circonstances normales, les dispositions de la Loi des chemins de fer exigeraient que la règle s'applique strictement aux points du territoire intermédiaire. Mais il s'agit de griefs d'ordre territorial portant sur de grands territoires et, vu que la règle ferait surgir de nouvelles distinctions injustes entre les taux, au nord et au sud de la ligne principale, j'estime que l'idée de l'appliquer sans distinction à tout le territoire de la Saskatchewan et de l'Alberta, et même du Manitoba au besoin, est assez bonne, car son application permettrait d'éliminer la brouille entre les provinces.

D. Ainsi donc, votre intention, en appliquant la règle en question à tout l'immense territoire des provinces des Prairies, serait celle d'apaiser les représentations faites par les provinces?—R. Seulement dans la mesure où les tarifs s'appliqueraient à ces provinces, à l'est d'Edmonton.

D. Dans ce cas, M. Evans a eu parfaitement raison de déposer auprès du Comité le graphique indiquant que, si le Pacifique-Canadien veut maintenir les tarifs transcontinentaux, c'est-à-dire, essayer d'en conserver les chiffres, il s'expose à subir une réduction de son volume d'affaires par suite de l'application de la règle du 1 1/3 en matière de transport dans les provinces des Prairies, volume dont la valeur s'élève à environ \$15,500,000, contre \$1,500,000 rapportés par l'application des tarifs transcontinentaux de transport jusqu'à Vancouver, n'est-ce pas?—R. \$15,500,000, avez-vous dit?

D. M. Evans n'a-t-il pas dit que les tarifs transcontinentaux de transport jusqu'en Colombie-Britannique ne rapportaient que \$1,500,000?—R. Oui.

D. N'a-t-il pas dit ensuite que le champ d'application de la règle du 1 1/3, si étendu qu'il engloberait tout le territoire des provinces des Prairies, risquerait de causer des pertes sur \$15,500,000 en recettes-marchandises?—R. Je crois qu'en parcourant l'exposé de M. Evans, vous ne trouverez rien de tel. Il a atténué son affirmation en disant qu'il ignorait quel volume de trafic serait touché par les taux à destination et en provenance du territoire intermédiaire.

D. Mais n'a-t-il pas dit que des recettes-marchandises s'élevant à \$15,500,000 et tirées du transport dans les provinces des Prairies étaient exposées à une réduction afin de conserver des recettes s'élevant à \$1,500,000?—R. Il faudrait examiner la chose de plus près, car ce chiffre s'applique à tout le trafic à destination de Winnipeg et, à mon avis, 95 p. 100 du total des marchandises soumises aux tarifs transcontinentaux sont transportées plus loin que Winnipeg et même que des localités à l'ouest de cette ville.

D. Et en terminant son exposé, il a soutenu, n'est-ce pas, qu'il serait des plus douteux que les chemins de fer eussent raison de conserver les tarifs transcontinentaux?—R. C'est simplement l'opinion de M. Evans. Vous avez entendu ce qu'a dit M. O'Donnell, parlant au nom du National-Canadien: selon lui, cette compagnie n'en serait pas lésée et je sais qu'elle est en train de contrôler des chiffres pour savoir s'il en est ainsi ou non. Je crois que M. O'Donnell n'aurait pas fait cette déclaration, s'il n'était pas persuadé de la vérité de son affirmation.

D. Vous n'avez travaillé que pour le National-Canadien?—R. J'ai travaillé également sept ans au service du Pacifique-Canadien, comme spécialiste en tarification.

D. Vous dites donc que les difficultés proviennent uniquement des taux mis sur quatre ou cinq produits désignés?—R. Oui, et je ne parlerais pas seulement de quatre ou cinq produits.

D. Quel est le nombre maximum de denrées qui sont la cause de ce mécontentement soulevé dans les provinces des Prairies, ou du moins dans l'Alberta.—R. Il y en a douze au plus, je suppose.

D. Pas plus de douze?—R. Je ne pense pas.

D. Pourquoi vous opposeriez-vous à ce que la Commission soit revêtue du pouvoir ou de la faculté d'étudier si les tarifs non transcontinentaux, jusqu'aux points intermédiaires, sont modérés ou non, au lieu de décider à son gré que la règle du 1 1/3 engloberait tous les tarifs transcontinentaux?—R. J'estime que ce serait nous replonger dans l'état de choses où se trouvent les chemins de fer des Etats-Unis, par suite de l'application de cette règle, dont le résultat final a été d'appliquer les tarifs transcontinentaux à tous les points du territoire intermédiaire, si bien que ces chemins de fer, j'en suis convaincu, ont parfois suspendu l'application de leurs taux de transport jusqu'à Seattle et à Portland, de

manière à ne pas les appliquer aux points intermédiaires. Je suis persuadé que si l'on assujétissait les tarifs canadiens à cette règle, en vertu d'une loi, on perdrait les tarifs transcontinentaux, plus probablement que sous le régime de la règle du 1 1/3.

D. Vous dites que le mécontentement des gens des provinces des Prairies ne provient que des taux mis sur vingt produits tout au plus?—

R. Oui, selon mes conjectures, monsieur Green.

D. Le bill à l'étude contient un article, l'article 331, qui traite des tarifs de concurrence?—R. Oui.

D. Pourquoi ne pourrait-on pas ajouter à cet article un paragraphe stipulant que la Commission aurait le droit de régler les taux déraisonnablement élevés, qui s'appliquent au transport jusqu'aux points intermédiaires?—R. L'article 314 prévoit déjà la chose. Rien de plus n'est nécessaire. D'après cet article, des taxes égales doivent s'appliquer à tous ces points, à moins que la Commission ne décide qu'il s'agit de taxes appliquées à des points de concurrence.

D. Je ne pose pas au spécialiste, mais l'article 314 n'est-il pas celui qui traite des disparités de taux? N'a-t-il pas été décidé que ces taux de concurrence établissent des disparités?—R. L'article se rapporte aux disparités, mais je crois que, d'après le paragraphe (6), il est interdit d'appliquer à une localité plus éloignée des taux inférieurs à ceux prévus pour les localités intermédiaires situées sur la même ligne de transport, à moins que le taux fixé pour ladite localité soit un taux de concurrence. C'est là ce que déclare la loi de l'*Interstate Commerce Commission*, et cependant les chemins de fer des Etats-Unis éprouvent beaucoup d'ennuis dans l'application des tarifs transcontinentaux aux points intermédiaires.

D. Nous le savons et c'est un avertissement pour nous. Cependant, ne serait-il pas possible, à votre avis, aux hommes de loi du ministère d'élaborer un amendement qui tiendrait compte de la situation existante au Canada? Vous comprenez: tout ce qui a trait aux tarifs de concurrence mentionnés dans la Loi des chemins de fer est exposé dans l'article 331 du bill, sauf la règle du 1 1/3, qui est exposée à l'article 332B et qui cause de grands soucis aux gens de la Colombie-Britannique, à très juste titre à mon avis. Pourquoi ne pas insérer dans l'article 331 quelque disposition autorisant la Commission à reviser les taux qui sont au détriment de l'Alberta?

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je vous donner lecture de l'article 314(5), qui traite précisément de la situation dont vous parlez?

“La Commission ne doit approuver ni permettre, pour les transports de voyageurs ou des marchandises, effectués dans des conditions et des circonstances essentiellement analogues, et dans la même direction ou sur la même ligne, des taxes plus élevées pour une plus courte distance que pour un plus long parcours, quand cette plus courte distance fait partie de ce plus long parcours, à moins que la Commission ne soit convaincue, vue la concurrence, de l'opportunité d'autoriser pareilles taxes.”

Tel est le texte de l'article 314.

M. Green:

D. L'exception stipulée dans ce texte est celle des taxes de concurrence. Voici maintenant ce que je demande à M. Knowles ainsi qu'au ministre: ne pourrait-on insérer dans le nouvel article 331 une modification autorisant la Commission à régler ces taxes, même alors qu'elles

sont concurrentielles, si la Commission estimait que ces taxes causeraient un détriment à Edmonton? Voilà en résumé ce que je propose à M. Knowles.—R. Cet article 314 a toujours existé, monsieur Green. La Commission a réglé des centaines de réclamations relatives aux taux fixés pour l'Alberta et la Saskatchewan, comparés à ceux fixés pour Vancouver, mais l'on se heurte constamment à l'impossibilité de faire quoi que ce soit à ce sujet, car d'après la Loi des chemins de fer, il est possible que Vancouver jouisse de tarifs de concurrence, sans que les taux pour les points intermédiaires entrent en ligne de compte.

Or la Commission a prescrit tous ces derniers taux. Ils sont jugés raisonnables, mais cela n'empêche pas les gens de l'Alberta de récriminer en disant: "Nous payons un taux de \$2.88 sur le transport des produits en conserve, tandis que les gens de Vancouver ne paient que \$1.40."

D. Cela revient donc à dire selon vous qu'il est impossible d'apporter à l'article 331 une modification qui répondrait à une situation créée par les taux fixés sur vingt marchandises au plus?—R. Je ne sais pas; il se pourrait que les hommes de loi pussent élaborer quelque disposition, monsieur Green, mais j'ignore si l'on peut insérer une modification dans cet article sans aller à l'encontre de l'article 314. Si vous tentiez de modifier le bill actuel par quelque autre adjonction concernant les tarifs de concurrence, votre adjonction serait incompatible avec l'article 314. L'un des hommes de loi pourrait le faire.

D. Si je présente cette proposition, monsieur Knowles, c'est qu'en réalité toute la difficulté serait résolue par une légère modification de la disposition régissant les tarifs concurrentiels, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Malgré cela, pour redresser cette situation, l'article 332B partirait d'un principe complètement nouveau, exactement contraire aux dispositions en matière de péréquation, sur lesquelles repose essentiellement la nouvelle politique nationale en matière de taux de transport des marchandises?—R. Il ne s'agit pas d'un principe nouveau, monsieur Green. Lisez mon témoignage et vous verrez que l'*Interstate Commerce Commission* l'applique depuis bon nombre d'années.

D. Mais c'est un principe complètement nouveau par rapport au Canada?—R. Oui, c'est un principe nouveau, destiné à remédier à des récriminations très ennuyeuses.

D. Et de votre propre aveu énoncé aujourd'hui, le seul objet de l'établissement d'un immense bloc qui jouirait d'un tarif uniforme de taux fixés sur les vingt produits désignés, serait d'éliminer les réclamations faites par les provinces?

Le PRÉSIDENT: Oui, monsieur Green, mais un tarif applicable seulement lorsqu'un certain point est atteint.

M. GREEN: Mais il s'appliquerait à cette vingtaine de produits.

Le PRÉSIDENT: Mais seulement à partir du point où le tarif s'écarterait de la règle du 1 1/3. Jusqu'à ce point-là, il n'y aurait aucun tarif uniforme.

M. GREEN: Dans ce cas, il est inutile de modifier la loi.

Le PRÉSIDENT: Ainsi donc, le tarif uniforme ne s'appliquerait qu'à une faible partie des marchandises.

M. GREEN: Mais l'article 332B n'est inséré que pour tenir compte de vingt produits.

M. Green:

D. Voulez-vous m'énumérer cette vingtaine de marchandises? J'aimerais les connaître.—R. Je ne peux le faire au pied levé. Il faudrait que je vérifie la chose. Il faudrait comparer les taux de Vancouver avec tous les taux fixés aux points intermédiaires, pour savoir le détail de ces produits.

D. Combien de temps vous faudrait-il pour vous procurer ce renseignement, car il est très important à mon avis.—R. Cette vérification du tarif me prendrait peut-être deux ou trois jours.

D. Ne pourriez-vous la faire en moins de temps, en discutant avec les représentants de l'Alberta et ceux de la Colombie-Britannique, ainsi qu'avec les hauts employés des chemins de fer? On est assez bien d'accord sur les noms des articles qui causent le mécontentement, sauf erreur.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais d'autre part, monsieur Green, j'ai demandé aux employés du Pacifique-Canadien s'ils savaient le montant de la diminution annuelle des recettes et j'ai constaté qu'ils ne s'étaient pas donné la peine de calculer ce chiffre. Cela n'incline-t-il pas à croire qu'à leurs yeux ce chiffre n'a guère d'importance? S'il s'agissait d'un article très important, je crois que le Comité aurait reçu un état exposant le détail des pertes prévues. A la question que j'ai posée en premier lieu, on m'a fourni simplement, en guise de réponse, le chiffre d'affaires brut, en me disant qu'on ignorait le montant de la diminution des recettes. Après que M. Evans eût déposé sa réponse, à la fin, à ma question lui demandant s'il pouvait nous fournir une évaluation de la diminution prévue, il apparut que sa réponse était négative. Si le calcul de ce chiffre avait présenté quelque intérêt pour la compagnie, elle l'aurait certainement fait établir.

M. F. C. S. EVANS, K.C. (Vice-président et avocat général de la compagnie du Pacifique-Canadien): Je ne sais si je dois répondre au président sur ce point, mais j'espère que les membres du Comité ne supposeront pas que ce point a peu d'importance à nos yeux, simplement parce que nous ne disposons pas des semaines et des semaines qu'il aurait fallu pour analyser des chiffres. Que le Comité le sache: je préférerais de beaucoup que les Etats-Unis appliquent leur règle relative aux points intermédiaires, plutôt que la règle du 1 1/3.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur Evans, je crois que vous en avez dit beaucoup trop au Comité. Vous avez eu deux ou trois occasions de présenter votre témoignage. Si vous vous levez et témoignez chaque fois que cela vous chante, je m'y opposerai très vigoureusement.

M. EVANS: Je le regrette.

M. BROOKS: Notre Comité est-il un comité parlementaire ou est-il un comité du ministre? J'estime que, somme toute, il est permis à chacun de présenter tout témoignage qu'il veut.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce que je soutiens, c'est que le Comité dispose des témoins qu'il veut. M. Evans a témoigné à trois reprises au moins. Je crois qu'il a eu un temps raisonnable pour exposer ses arguments devant nous. Je m'oppose vigoureusement à ce qu'il prenne la parole chaque fois qu'il a la moindre chose à dire. Je suis aux ordres du Comité et me soumettrai à sa décision.

M. BROOKS: Mais son nom a été mentionné au cours de la discussion et il a le droit de se défendre.

L'hon. M. CHEVRIER: Il est pas juste à mon avis que le Pacifique-Canadien envoie ici des représentants qui prennent l'attitude qu'ils ont prise.

M. JOHNSTON: Le ministre a raison, à mon avis.

M. GREEN: C'est bien à vous de dire cela.

Le PRÉSIDENT: Il y a peut-être beaucoup de ma faute. Il se peut que l'interrogatoire ait un peu quitté la voie, par la faute que j'ai commise en permettant librement les interruptions, mais je ferai de mon mieux. . . .

M. GREEN: Monsieur le président, nous étions en train, vous et moi, de nous efforcer d'obtenir des chiffres sur ce point particulier et c'est uniquement pour cela que le nom de M. Evans a été mentionné. M. Evans n'a pas cherché à prendre la parole comme témoin et le ministre a eu grandement tort de se fâcher.

Le PRÉSIDENT: Il va sans dire, monsieur Green, que vous êtes un parlementaire plein d'expérience, sachant qu'une tenue ordonnée des interrogatoires exige que nous entendions les témoins l'un après l'autre, sans qu'ils soient interrompus trop souvent.

M. JOHNSTON: C'est là ce que je vous ai fait observer l'autre jour.

Le PRÉSIDENT: Je m'incline devant le blâme infligé. Je l'ai peut-être mérité.

M. GREEN: Le ministre n'a pas de droits supérieurs à ceux des autres membres du Comité.

Le PRÉSIDENT: C'est bien vrai, mais il y va en partie de ma faute car je n'ai pas fait observer assez strictement l'ordre dans les délibérations.

M. Green:

D. Monsieur Knowles, pourriez-vous tâcher de découvrir, à notre intention, quels sont les principaux taux fixés sur des produits désignés, qui causent le mécontentement?—R. Je tâcherai de le savoir dans un délai raisonnable, monsieur Green.

D. Le nombre de ces taux serait, sauf erreur, plus proche de douze que de vingt, n'est-ce pas?—R. Je vois avec plaisir que leur nombre est moins élevé qu'au début.

N'avez-vous pas dit tout à l'heure que leur nombre est de quatre ou cinq?—R. Ce nombre est celui des taux exceptionnels qui ont provoqué du mécontentement. Lorsqu'un taux bien inférieur à \$2 est fixé pour Vancouver, on provoque inévitablement du mécontentement, quoi qu'on fasse. Le tarif transcontinental est composé d'un grand nombre de taux et je crois que l'application de la règle de 1 1/3 réduirait les taux fixés, aux points intermédiaires, sur dix ou douze produits désignés tout au plus, comme vous le dites.

D. Tout se ramène donc à la question de dix ou douze de ces taux?—R. Probablement. Il se peut que nous puissions trouver quelques chiffres pour vous ou vous procurer des chiffres qui vous donneraient satisfaction, j'espère, monsieur Green.

D. Si vous pouviez tâcher de les obtenir.—R. Je m'y efforcerai.

M. Ashbourne:

D. Je crois que, d'après un témoignage fourni il y a quelques jours, le taux fixé sur le bois de construction a été abaissé à cause de la concurrence faite par Seattle?—R. C'est exact.

D. Pouvez-vous nous dire si le tarif de Seattle vient d'être modifié, ou s'il est en vigueur depuis longtemps?—R. Il vient d'être modifié plusieurs fois, par suite d'augmentations proportionnelles opérées aux Etats-Unis. Les tarifs de ce pays sont bouleversés constamment, car les chemins de fer manquent de capitaux d'exploitation et demandent constamment de nouvelles augmentations de taux. Le dernier relèvement de 9 p. 100 ne les ayant pas satisfaits, ils réclament la différence entre 9 et 15 p. 100. Je crois bien que ces tarifs ont été modifiés dix ou douze fois depuis 1948 et que, si le tarif de Seattle est devenu assez fortement inférieur à celui de Vancouver, c'est par suite de l'effet combiné de trois ou quatre de ces modifications des tarifs maximums imposées par l'*Interstate Commerce Commission*. Quand on a attiré l'attention des chemins de fer canadiens sur ce fait, ces derniers ont abaissé le tarif.

M. Green:

D. Ce sont là tous des taux fixés sur des produits désignés?—R. Oui.

M. Ashbourne:

D. Si c'est là une question raisonnable, j'aimerais savoir si, une fois le bill voté dans son état actuel, il y aurait quelque moyen d'empêcher que les tarifs concurrentiels prévus aient un effet violent, celui d'influer sur les nouveaux tarifs établis par la Commission? Y aurait-il quelque chose qui priverait la Commission de compétence à l'égard de ces nouveaux tarifs de concurrence?—R. La Loi des chemins de fer autorise ce genre de tarifs. Certains articles en autorisent la publication. La Commission a la haute main sur eux en tout temps et je ne vois pas pourquoi une revision tarifaire générale supprimerait un grand nombre de ces taux mis sur des produits désignés, si ces taux sont justifiés. Il n'est pas question de biffer les articles relatifs aux tarifs concurrentiels. Le bill ne fait rien d'autre que demander au spécialiste en matière de trafic-marchandises, qui s'écarte du taux fondamental, normal et raisonnable dont il dispose, d'expliquer à la Commission pourquoi il le fait. Le bill ne lui demande rien d'autre.

M. Green:

D. Les tarifs de concurrence ne sont pas du tout assujétis à la Commission?—R. Oh! si, ils le sont.

D. Une fois qu'un tarif de concurrence est publié ou englobé...—R. Il peut être annulé par la Commission, certainement. Il est inutile de le conserver une fois qu'il n'y a plus de concurrence. Ce serait établir des distinctions au détriment de quelqu'un d'autre.

M. ASHBOURNE: Monsieur le président, j'aimerais avoir quelques renseignements sur un autre point, savoir, le détail par province du nombre de milles de voies ferrées exploitées par le National-Canadien, ainsi que par le Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Oui, il est possible d'obtenir ces renseignements, sauf erreur.

M. ARGUE: Monsieur le président, j'ai une ou deux courtes questions à poser au témoin. Il y a déjà répondu, je crois, mais je voudrais qu'il y réponde de nouveau.

M. Argue:

D. Si le Comité, se rangeant à la proposition de M. Green, biffait la règle prévue du 1 1/3 et laissait à la Commission le soin de décider si les tarifs aux points intermédiaires sont raisonnables ou non, pensez-vous que les avantages qui pourraient résulter de l'application de la règle seraient en grande partie enlevés aux habitants de l'Alberta et de l'Ouest de la Saskatchewan?—R. Je crois que oui.

D. En d'autres mots, cette règle, dans le texte donné par le bill, est nécessaire afin que les gens de ces provinces bénéficient d'un avantage sur les tarifs transcontinentaux?—R. C'est exact. Si vous la biffez, vous ne sauriez où donner de la tête, en face de toutes les récriminations qui proviennent de la Saskatchewan et de l'Alberta.

D. En outre, de l'avis déjà déclaré du témoin, le fait de garder la règle actuelle dans le bill ne léserait que faiblement les habitants de la Colombie-Britannique, vu qu'il y a d'autres modes de concurrence et que les taux d'un grand nombre d'articles ne subiraient pas de fort relèvement?—R. C'est mon avis, quelle qu'en soit la valeur.

D. J'estime que c'est une excellente opinion. Comme le témoin nous l'a déjà dit, l'application de la règle du 1 1/3 ne causerait aux chemins de fer qu'une légère diminution de recettes, non des pertes sérieuses, n'est-ce pas?—R. Non des pertes sérieuses. Elles pourraient s'élever à quelques milliers de dollars ou même à \$100,000 ou \$200,000, mais nous perdons journellement cette somme sur les marchandises transportées aux taux de concurrence et nous suppléons à ce déficit au moyen d'autres augmentations. Nous relevons tel ou tel taux qui ne répond plus aux circonstances, puis nous l'abaïssons de nouveau quand la concurrence entre en jeu. Il y a deux ou trois ans, nous avons relevé très fortement le taux fixé sur les grains et la farine transportés à partir de la tête des Grands lacs, parce que ce taux avait baïssé pour le transport en provenance de l'Ouest. En 1947, nous l'avons même réduit jusqu'à 17 cents pour le transport de Fort-William à Montréal. Puis nous l'avons relevé jusqu'à 25 cents et immobilisé à ce niveau. Ensuite, ayant constaté que les *Canada Steamship Lines* faisaient payer 35 cents par 100 livres de farine ensachée transportée de la tête des Grands lacs à Montréal, j'ai proposé d'augmenter ce taux afin de le ramener au taux que la Commission avait autorisé en 1921. C'est ce qui fut fait. Une foule de cas de ce genre nous permettent de compenser les pertes que nous devons subir du fait d'autres taux.

D. De l'avis des deux membres du Comité qui viennent de la Colombie-Britannique, la règle prévue du 1 1/3 pourrait nuire aux intérêts de cette province. Y a-t-il, dans cette province, quelque point intermédiaire qui bénéficierait de l'application de cette règle?—R. Oui, monsieur, il y en a.

D. Ainsi donc, cette règle pourrait désavantager, dans une certaine mesure, non l'ensemble de la Colombie-Britannique, comme on l'a dit, mais seulement les habitants du district de Vancouver, dans l'Ouest de la province; les habitants dispersés dans le reste de la province pourraient en bénéficier?—R. Les habitants de Nelson, Kelowna et autres endroits en tireraient un avantage.

M. Riley:

D. Cependant, le gros du trafic provient du district de Vancouver, n'est-ce pas?—R. Il y a aussi une foule de marchandises qui sont transportées à destination de points du territoire intermédiaire, mais comme je l'ai dit, la difficulté et le trouble ne proviennent que d'un petit nombre de taux.

M. ARGUE: A mon avis, monsieur le président, les gens de la Colombie-Britannique n'ont aucun grief sérieux en cette matière, même s'ils ont raison de dire que certains d'entre eux seraient désavantagés et d'autres, avantagés.

M. GREEN: A mon avis, mon docte ami est d'une ignorance complète en cette matière ayant trait à la Colombie-Britannique.

M. ARGUE: Nous voilà tous deux logés à la même enseigne.

M. Green:

D. Il est certain que l'annulation des tarifs transcontinentaux aurait un effet sur les gens de l'intérieur de la Colombie-Britannique, aussi bien que sur le reste . . . elle leur causerait un préjudice, n'est-ce pas?—R. Leur situation actuelle resterait telle quelle, sauf dans le cas de marchandises transportées à destination du littoral, à des taux très bas, puis réexpédiées de là.

D. Voilà ce qui rapporte aux gens de l'intérieur de la province. Je ne comprends pas par quelle voie vous parvenez à conclure que ces gens bénéficieraient de l'application de la règle du 1 1/3.—R. Tout dépend du montant du taux, monsieur Green.

D. L'annulation d'un taux transcontinental fixé sur un produit désigné désavantagerait sans doute aussi ces gens, n'est-ce pas?—R. Il leur serait toujours possible de faire venir des marchandises par voie de mer, puis de les faire transporter par camion.

M. Johnston:

D. Je n'ai qu'une courte question à poser. L'égalité des tarifs fixés pour Edmonton aussi bien que pour Waterways paraît tracasser M. Green. Il a insisté fortement là-dessus. Quel est le volume des marchandises transportées jusqu'à Waterways? N'est-il pas faible, à vrai dire?—R. Plutôt faible. Waterways sert de point d'acheminement à tout le territoire du Nord. Passé Waterways, le seul moyen de transport est le transport par eau; la population est très clairsemée; il faut qu'elle fasse venir ses provisions, mais le volume du trafic qui lui est destiné est très faible en comparaison de celui qui est destiné à Edmonton.

D. Mais ce trafic pourrait aboutir à mettre en valeur le territoire du Nord, ce qui serait à l'avantage du Canada entier, aussi bien que de la Colombie-Britannique, n'est-ce pas? Cette population paierait le même tarif que celui fixé pour le transport des marchandises jusqu'à Waterways et à Edmonton, comme c'est le cas de celui appliqué jusqu'ici au transport de Windsor à Sudbury?—R. Oui, exactement.

D. Maintenant, considérez que le volume de trafic circulant entre ces deux points vaut presque des millions de dollars, tandis que la valeur de celui qui circule jusqu'à Edmonton n'est que de quelques dollars. Si nous mettions en pratique la politique nationale que le gouvernement espère réaliser et d'après laquelle l'application de la règle du 1 1/13 s'étendrait au Canada entier, ne pensez-vous pas que cette application ne

nuirait guère aux intérêts des gens de la Colombie-Britannique, tout au plus à ceux d'une petite partie du littoral, et qu'elle serait d'un avantage sensible aux gens de la plus grande partie de la province? Je ne comprends pas pourquoi M. Green s'inquiète. Vous avez affirmé (rectifiez si je fais erreur) qu'il est impossible que l'application de cette règle aboutisse à annuler les tarifs transcontinentaux?—R. Ces tarifs, à mon avis, ne seront pas annulés; ils ne disparaîtront jamais; leurs taux seront révisés, savoir, relevés ou abaissés de manière à faire face à la concurrence sur le littoral.

D. Mais les gens de la Colombie-Britannique n'auraient aucun désavantage matériel à craindre?—R. Je comprends leurs inquiétudes, mais j'estime qu'elles ne sont guère justifiées.

D. Ne serait-ce pas qu'ils craignent la possibilité de perdre quelques-uns des avantages que leur donnent les taux actuels, avantages supérieurs à ceux qui découlent des taxes que les gens de l'Alberta et de la Saskatchewan doivent acquitter jusqu'ici?—R. Oui, c'est cela qu'ils craignent.

M. GREEN: Qu'en est-il des tarifs dits du Nid-de-Corbeau?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, permettrons-nous à M. Knowles de se retirer?

M. GREEN: Dans son interrogatoire contradictoire, M. Johnston a soulevé une question relative au triangle Windsor-Sudbury-Montréal. J'aimerais poser une question à M. Knowles à ce sujet.

D. Il se peut que je fasse erreur sur les noms des villes, mais vous savez de quel triangle je veux parler. Les dispositions concernant la péréquation, insérées dans le bill, ne visent-elles pas à supprimer ce triangle?—R. Tout dépendrait du nombre de milles compris dans le groupe de taux, monsieur Green, mais je prévois que le groupe serait fragmenté. Devant la Commission royale, M. Jefferson a proposé que les taux relatifs à toutes les localités situées au nord de Parry-Sound soient enlevés de ce groupe, y compris même ceux fixés pour Sault-Sainte-Marie.

D. L'un des principaux buts visés par le bill est de fragmenter le triangle Windsor-Montréal-Sudbury, n'est-ce pas?—R. Oui, c'est l'un de ses principaux objets. Nous agissons exactement comme aux Etats-Unis, où les groupes complets ont été divisés en groupes comprenant 25 milles.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur Knowles.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, puis-je présenter au Comité les amendements que je propose d'apporter aux divers articles?

Le premier est celui que j'ai proposé hier au Comité par l'entremise de M. Lafontaine. Mes collègues, auxquels j'ai demandé conseil, ont dit que si le Comité est d'avis qu'il devrait y avoir un relèvement des tarifs, ils s'y rallieront volontiers. Cela soulèvera une question de loi organique, qu'il faudra étudier, savoir, la présentation d'une nouvelle proposition de loi.

L'amendement suivant proposé par moi serait apporté à l'article 329 b). Je crois qu'il est d'une minime importance. Il se peut aussi qu'il soit assez subtil.

Le nouvel alinéa 329 b) se lirait comme il suit:

Les tarifs de taux de catégorie peuvent, en outre, spécifier des taux de catégorie entre des points déterminés sur le chemin de fer, et quand ces taux sont exprimés en groupes, les taux entre les groupes peuvent être soit supérieurs soit inférieurs à ceux qui sont spécifiés en vertu de l'alinéa a).

M. GILLIS: Quel est l'effet de cet amendement, monsieur le ministre?

L'hon. M. CHEVRIER: Je dois recourir à quelqu'un d'autre pour l'expliquer. Voudriez-vous l'expliquer, monsieur Matthews?

M. MATTHEWS: Monsieur le président, cet alinéa b) vise à prévoir tout d'abord des tarifs spéciaux entre des points déterminés, savoir, à autoriser un chemin de fer à déposer des tarifs sans spécifier la base milliaire, quand il s'agit de taux établis par mille. Autrement dit, le tarif entre des points déterminés serait le même que celui établi sur une base milliaire.

Voilà pour la première partie de l'alinéa, mais l'alinéa se termine par les mots "et quand ces taux sont exprimés en groupes, les taux entre les groupes peuvent être soit supérieurs soit inférieurs à ceux qui sont spécifiés en vertu de l'alinéa a)."

Ces mots visent à prévoir le cas où un tarif est formé de grands groupes de taux. Je crois que M. Shepard a soutenu, au cours de son témoignage, que le mot "supérieur" devrait être biffé, mais dans le cas de tarifs exprimés en groupes, il arrive souvent que les taux de transport entre les points compris dans les groupes soient pondérés, et ce mot est inséré pour prévoir le cas où le tarif établi d'habitude sur une base milliaire, ou un tarif entre les groupes, pourraient être soit supérieurs soit inférieurs. Je ne sais si je me fais bien comprendre. Si ce point n'est pas clair, je demanderai à M. Knowles de l'expliquer, car il soulève des difficultés très subtiles et M. Knowles en est mieux informé que moi.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de tarifs de localité à localité, ou de quoi?

M. MATTHEWS: Non, des tarifs de groupe à groupe. Par exemple, Montréal, Hawkesbury et Ottawa pourraient être englobés dans un seul et même groupe et les tarifs entre ces localités et Pembroke pourraient être les mêmes, tandis que, calculés par mille, les tarifs entre Ottawa et Pembroke seraient différents, bien que pondérés aux fins de la tarification.

M. BROOKS: Cette mesure exercerait-elle quelque effet sur les arbitraires de Saint-Jean à Montréal?

M. MATTHEWS: Je n'en sais rien.

M. BROOKS: Sur les arbitraires d'Halifax à Montréal?

M. L. J. KNOWLES: S'il était permis (question à trancher par les tribunaux, à mon avis) de modifier les tarifs de transport jusqu'à Montréal fixés par la Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes, et si l'on voulait établir un tarif moyen de transport jusqu'à Rivière-du-Loup, dont le groupe comprend peut-être 20 ou 30 gares, il arriverait que, sur une base milliaire, cette moyenne serait décomposée en tarifs particuliers à chaque gare. Supposons qu'on veuille transformer ce groupe en un groupe comprenant une distance de 400 milles et des gares situées dans un rayon de 100 milles...

Le PRÉSIDENT: Ne conviendrait-il pas de déposer tous ces amendements, puis de les étudier un par un au fur et à mesure que nous les abordons?

L'hon. M. CHEVRIER: Le deuxième amendement est proposé par le Pacifique-Canadien relativement à l'article 330 (2). J'ai déjà dit que je m'y rallierais. Il se lirait comme il suit:

(2) Lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis d'émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instructions de la Commission, il doit, à moins que

la Commission ne le rejette, ou n'en suspende ou remette à plus tard l'application, et tant qu'elle n'agit pas de cette manière, être censé définitivement juste et raisonnable, et prendre effet à la date y mentionnée comme étant celle où on a l'intention de le mettre en vigueur, et il doit remplacer tout tarif antérieur ou toute partie de ce dernier, dans la mesure où il réduit ou majore les taxes y prévues; et la compagnie doit, par la suite, imposer les taxes qui y sont spécifiées jusqu'à ce que ledit tarif expire, ou que la Commission le rejette ou en suspende l'application ou qu'un autre tarif le remplace.

L'amendement proposé par le Pacifique-Canadien ne modifie guère le texte actuel de ce paragraphe, mais la compagnie a pensé que le nouveau texte lui faciliterait la tâche de régler la question des dommages-intérêts et nous ne trouvons rien à y redire.

L'amendement suivant, relatif à l'article 332, est présenté aussi à la demande du Pacifique-Canadien. Comme je l'ai dit, j'estime qu'il expose fidèlement les intentions de la Commission. Les mots "autre qu'un taux de concurrence" seraient insérés après le mot "loi" et l'article se lirait comme il suit:

Quand on a produit auprès de la Commission une opposition à un tarif de marchandises qui majore un taux dont l'application a été antérieurement autorisée aux termes de la présente loi, autre qu'un taux de concurrence, il incombe à la compagnie déposant le tarif de prouver que la majoration projetée est justifiée.

L'amendement suivant, relatif à l'article 332A, vise à maintenir la position de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Le paragraphe (4) remanié se lirait en partie comme il suit:

(4) Les paragraphes un, deux et trois sont assujétis à la réserve du paragraphe cinq de l'article trois cent vingt-cinq de la présente loi et à la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes et ne s'appliquent pas à l'égard

f) taux applicables aux mouvements du trafic des marchandises sur l'ensemble ou l'une quelconque des lignes de chemins de fer collectivement désignées sous le nom de "lignes de l'est" dans la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes, modifiée par la Loi modifiant le droit statutaire (Terre-Neuve).

J'ajouterai que cet amendement a fait l'objet d'une discussion avec les avocats représentant les provinces Maritimes. Si je traduis bien leur pensée, je crois qu'ils s'y rallient. C'est dire que les alinéas f) et g) seraient remaniés et que l'alinéa g) se lirait comme il suit:

g) De tout autre cas où la Commission juge qu'une exception de l'application du présent article s'impose.

Vient ensuite l'article 18, qui serait amendé par l'adjonction du paragraphe (5) suivant:

(5) Les montants versés en vertu du paragraphe premier doivent être affectés à une réduction dans le niveau relatif des taux s'appliquant au transport des marchandises entre des points de l'Est du Canada et des points de l'Ouest du Canada, sur les voies ferrées visées par le paiement, de la manière que la Commission peut permettre ou ordonner.

J'ai causé de cet amendement avec quelques-uns des avocats et l'avocat du ministère des Transports en a causé avec celui qui représente les provinces de l'Ouest. Il en ressort que ces hommes l'approuvent.

M. LAING: Ce nouveau paragraphe s'appliquerait-il à tous les tarifs?

L'hon. M. CHEVRIER: A tout le trafic circulant de l'est à l'ouest. Il incomberait à la Commission de fixer le mode de la réduction et de décider à quelles lignes elle s'appliquerait.

M. LAING: D'une manière égale et juste?

L'hon. M. CHEVRIER: Il appartiendrait à la Commission de le faire.

M. LAING: Y compris les tarifs transcontinentaux?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, si la Commission le veut. Il s'agirait du trafic de l'est à l'ouest. Si la Commission décidait que ces tarifs s'appliquent à ce genre de trafic, la subvention s'appliquerait en conséquence.

Le PRÉSIDENT: Pour que les délégués des provinces Maritimes ne soient pas obligés d'attendre outre mesure, le Comité voudrait-il étudier l'amendement proposé à l'alinéa (4 f) de l'article 332A?

M. BROOKS: Y a-t-il des copies de cet amendement?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, malheureusement.

Le PRÉSIDENT: C'est avec plaisir que j'en donnerai lecture, très lentement. L'alinéa f) serait un alinéa nouveau, remplaçant l'actuel, et l'actuel deviendrait l'alinéa g). Avez-vous trouvé l'endroit du texte? Voici la teneur du nouvel alinéa:

f) De taux applicables aux mouvements du trafic des marchandises sur l'ensemble ou l'une quelconque des lignes de chemins de fer collectivement désignées sous le nom de "lignes de l'est" dans la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes, modifiée par la Loi modifiant le droit statutaire (Terre-Neuve).

Avez-vous maintenant tous l'amendement sous les yeux et avez-vous des questions à poser?

M. BROOKS: L'amendement reviendrait-il à dire que la péréquation commencerait à s'appliquer à Lévis, dans le Québec?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que oui.

M. BROOKS: Autrement dit, donc, les provinces Maritimes, Terre-Neuve et la partie du Québec à l'est de Lévis seraient exceptées de la péréquation, n'est-ce pas ?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que oui.

M. BROOKS: Et la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes resterait telle quelle?

L'hon. M. CHEVRIER: Elle ne serait pas modifiée.

M. NOWLAN: Il en serait de même, monsieur le ministre, des autres lignes non expressément mentionnées dans la loi?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, elles ne sont pas mentionnées dans la présente loi, mais elles le sont dans la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes: elles seraient donc comprises.

M. LAING: L'effet de cette mention serait-il de confirmer cette dernière loi?

L'hon. M. CHEVRIER: Les mouvements préférés prescrits jusqu'ici par cette loi seraient confirmés. J'ai soutenu à la Chambre et je continue à soutenir que l'amendement en question est inutile, car j'estime que la position des provinces Maritimes serait sauvegardée, mais l'avocat de ces provinces, ici présent, estime qu'il serait préférable d'insérer un amendement de ce genre et les provinces de l'Ouest n'y voient pas d'inconvénient. Elles m'accordent même que leurs avantages sont garantis. Cependant, nous n'avons pas d'objection à ce que les provinces Maritimes obtiennent le surcroît de garanties qu'elles veulent, mais cela simplement pour assurer aux gens de ces provinces la préférence dont ils jouissent actuellement en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. LAING: Ainsi donc, les mouvements préférés seraient confirmés, mais il n'en serait pas forcément de même des tarifs-marchandises?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact.

M. ASHBOURNE: Cela s'appliquerait-il également à la voie maritime du continent à Terre-Neuve?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. GILLIS: MM. Smith et Matheson pourraient-ils nous dire si la chose répond à leurs désirs?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous voudrions savoir si vous approuvez l'amendement proposé.

M. F. E. SMITH, avocat pour la Nouvelle-Ecosse: Oui je l'approuve.

M. BYRNE: Monsieur le président, considérant que nous n'avons guère discuté l'exposé de l'avocat venant de la Colombie-Britannique, cet avocat approuve-t-il pleinement les déclarations du ministre selon lesquelles toutes les provinces sont du même avis?

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai demandé à cet avocat s'il se ralliait à l'avis des autres provinces. Il a répondu, sauf erreur, qu'il ne trouvait rien à y redire.

M. BROOKS: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Que toutes les personnes en faveur de l'amendement veuillent l'indiquer. Les opposants?

Adopté.

Maintenant, il y a un autre article que nous aurons peut-être le temps d'étudier pendant les 20 minutes qui nous restent. L'amendement proposé a trait aux bénéficiaires de la subvention. Dois-je vous en donner lecture et voudriez-vous l'écrire?

M. ARGUE: Monsieur le président, tous ces amendements nous sont présentés en vitesse sans que nous en ayons des copies sous les yeux. Ne pourrions-nous nous occuper de celui-ci vendredi matin? Je n'y trouve rien à redire, mais j'aimerais pouvoir jeter un coup d'œil.

L'hon. M. CHEVRIER: Mon intention n'est pas de précipiter les choses. Je tiens, bien entendu, à les hâter autant que possible, car j'ai à m'occuper d'un bon nombre de mesures législatives au cours de la session actuelle,

comme vous le savez. Mais j'ai longuement causé de l'article en question avec l'avocat représentant la Saskatchewan et avec M. Shepard, du Manitoba, et tous deux se sont déclarés satisfaits de ce genre d'amendement. Je n'ai pas causé avec d'autres avocats, mais celui du ministère l'a fait et je crois savoir que l'amendement les satisfait.

Dans ces circonstances, il serait inutile à mon sens de renvoyer à plus tard la discussion d'un article qui, à mon avis, ne donnerait pas lieu à de longs débats, comme les autres articles qui sont discutables.

M. ARGUE: Monsieur le président, je ne m'oppose pas du tout à l'amendement, mais même alors que le ministre a conféré avec les avocats de la Saskatchewan et du Manitoba, j'aimerais quand même, comme membre du Comité, être quelque peu au courant de tout amendement que j'approuve. Je ne comprends pas pourquoi la remise de l'étude à vendredi retarderait l'adoption du bill.

Le PRÉSIDENT: J'ai constaté que les membres du Comité sont très conciliants. Je dirai que l'amendement ne comprend que six lignes. Je vous en donnerai lecture et vous pourrez l'écrire. Je parlerai lentement et je vous garantis que, s'il soulève le moindre doute dans vos esprits, son étude sera remise à plus tard.

M. GREEN: Il se peut que quelques-uns des mémoires traitent de la chose.

Le PRÉSIDENT: Le but de cet amendement est de stipuler que la subvention payée exercera un effet sur les taux fixés sur toutes les marchandises transportées à travers la région aride, à l'est comme à l'ouest, taux à fixer par la Commission. Je vous citerai cet amendement, qui forme le paragraphe (5). Vous pourriez trouver la place où il est inséré dans le bill: c'est le paragraphe (5) de l'article 18, un nouveau paragraphe. Le voici:

Les montants versés aux termes du paragraphe premier doivent être affectés à une réduction dans le niveau relatif des taux s'appliquant au transport des marchandises circulant entre des points de l'Est, du Canada et des points de l'Ouest de ce pays, sur les voies ferrées visées par le paiement, de la manière que la Commission peut permettre ou ordonner.

M. JOHNSTON: La réduction dont il s'agit serait-elle proportionnelle?

Le PRÉSIDENT: C'est la Commission qui en déterminerait le montant.

M. LAING: Comment l'Est et l'Ouest seraient-ils délimités?

Le PRÉSIDENT: Selon mon interprétation de l'article, monsieur Laing, le lieu de passage de l'un à l'autre est la région aride par où passent toutes les marchandises.

M. WHITESIDE: Toutes les localités à l'est de Sudbury sont dans l'Est.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous tous le texte de l'amendement sous les yeux? Y a-t-il quelque question à poser?

M. LAING: Cet amendement aurait un rapport avec les frais d'entretien, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, des voies ferrées, comme il est spécifié au premier paragraphe de l'article.

M. LAING: La somme à voter est de 7 millions de dollars?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. LAING: Cette somme est la moyenne établie pour l'ensemble des frais d'entretien de la superstructure des deux réseaux?

L'hon. M. CHEVRIER: Par an. Il est spécifié que "les montants versés (pour les frais d'entretien des voies) ne doivent, en aucune année, excéder 7 millions de dollars dans l'ensemble". Les montants seraient répartis entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, de la manière que la Commission déterminerait.

M. LAING: Ce chiffre de 7 millions est-il le résultat d'une analyse ayant pris plusieurs années?

L'hon. M. CHEVRIER: J'ignore comment la Commission royale s'y est prise pour arriver à ce chiffre. Je crois savoir que c'est une règle qui lui a été fournie par l'Alberta et, je crois, par la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT: A mon avis, il convient d'ajouter, monsieur Laing, que ce paiement annuel de 7 millions de dollars ne couvrirait pas tous les frais d'entretien des voies dans cette région.

M. LAING: Non, mais d'après le texte, il s'agit des frais d'entretien à payer au Pacifique-Canadien et au National-Canadien. Mais supposons qu'en 1952 le premier ait une grosse somme de travaux d'entretien à exécuter, et le second, une très petite, en reviendrait-on aux paiements annuels?

Le PRÉSIDENT: Le paragraphe proposé ne se rapporte pas à la répartition de la somme entre les chemins de fer, mais aux compagnies bénéficiaires. Ce que je demande aux membres du Comité d'étudier dans l'article, présentement, c'est simplement l'amendement, qui, monsieur Laing, n'a trait qu'aux bénéficiaires.

M. LAING: Mais j'estime que cet amendement est inséparable du mode de paiement prévu au paragraphe premier.

Le PRÉSIDENT: D'après le texte de l'article, la somme de 7 millions de dollars serait payée entièrement chaque année. A mon avis, nous pouvons étudier le paragraphe en question sans qu'il faille nous occuper du mode de répartition de cette somme entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien.

M. LAING: Dans ce cas, il conviendrait d'amender les alinéas a) et b) du paragraphe (1) de l'article 18.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois pouvoir expliquer de nouveau le sens de ces deux alinéas. En vertu de l'alinéa a), la Compagnie du Chemin de fer Pacifique-Canadien toucherait un montant égal aux frais annuels de l'entretien de 552 milles de voies ferrées, sous réserve des dispositions du paragraphe (4), lorsque le total des frais subis pour l'entretien par les deux compagnies dépasse 7 millions de dollars. En vertu de l'alinéa b), la Compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada toucherait un montant égal aux frais annuels de l'entretien de 552 des 985 milles de voies qu'elle possède dans le territoire mentionné, aussi sous la même réserve. Est-ce là répondre à votre argument?

M. LAING: On n'exigerait pas des chemins de fer qu'ils présentent des états des frais subis par eux?

L'hon. M. CHEVRIER: Si, on l'exigerait. Le premier toucherait un montant égal aux frais de l'entretien de 552 milles de voies ferrées et le second, un montant égal aux frais de l'entretien de 552 de ses 985 milles de voies. Le total des deux montants pourrait, comme le texte l'implique, être inférieur à 7 millions de dollars.

M. LAING: Dans le cas où des états seraient exigés, on pourrait constater que de gros travaux d'entretien ont été exécutés au cours d'une année, mais peu de travaux au cours d'une autre année.

L'hon. M. CHEVRIER: Cela, c'est l'affaire des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions à poser au sujet de l'amendement qui formerait le paragraphe (5) de l'article 18?

M. ARGUE: Mon avis continue d'être qu'il vaudrait mieux réserver la chose pour la discuter vendredi. L'article revêt une haute importance et je ne comprends pas pourquoi nous la discuterions maintenant.

Le PRÉSIDENT: Fort bien, monsieur Argue, l'amendement est réservé. Depuis quelques jours, nous sommes saisis d'un amendement proposé par le Pacifique-Canadien, concernant l'adjonction, au paragraphe (2) de l'article 330, des mots "et tant qu'elle n'agit pas de cette manière".

M. GREEN: Monsieur le président, pourquoi ne pas réserver ces amendements jusqu'à vendredi?

Le PRÉSIDENT: En voici la raison: j'estime que notre ordre du jour de vendredi sera très chargé et que nous pourrions facilement régler la question de tout amendement sur lequel nous serions tous d'accord et qu'il s'agirait simplement d'adopter ou de rejeter.

M. JOHNSTON: Le sujet ne donnerait lieu à aucun débat?

Le PRÉSIDENT: Non, il s'agit d'un amendement proposé par le Pacifique-Canadien et accepté par le ministre.

M. ARGUE: S'agit-il de discuter cet amendement avec l'avocat des provinces?

L'hon. M. CHEVRIER: Les deux amendements que j'ai présentés ce matin sont ceux qui ont été imprimés dans les témoignages.

Le PRÉSIDENT: J'estime que seules les compagnies ferroviaires y prennent un intérêt très sérieux. Le paragraphe se rapporte à la déposition et à l'émission des tarifs de marchandises.

M. GREEN: L'amendement déclare "être censé juste et raisonnable".

Le PRÉSIDENT: Oui. Je vais vous en donner lecture. Vous pourrez insérer, dans vos exemplaires du bill, les mots ajoutés.

M. JOHNSTON: A quel endroit du bill, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: A la ligne 5 du paragraphe (2) de l'article 330, après le mot "application", ajoutez les mots "et tant qu'elle n'agit pas de cette manière, être censé définitivement juste et raisonnable et". C'est tout.

Le paragraphe (1) de l'article 330 est-il adopté tel quel?

Adopté.

Le paragraphe (2) est-il adopté en y ajoutant l'amendement proposé?

Adopté.

Reportez-vous maintenant au nouvel article 332, qui constitue une partie de l'article 7 du bill. Après le mot "loi", à la ligne 4, insérez les mots "autre qu'un taux de concurrence".

M. GREEN: Cette modification permettrait de relever les taux transcontinentaux?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que le témoin, M. Evans, a fort bien expliqué la chose au cours de son témoignage et j'ai dit que je me ralliais volontiers à son explication. Je vous laisse le soin de répondre.

Le PRÉSIDENT: L'article amendé est-il adopté?

Adopté.

M. GREEN: Monsieur le président, j'estime que l'article devrait être réservé.

M. RILEY: Il est déjà adopté.

L'hon. M. CHEVRIER: Le désapprouvez-vous?

M. GREEN: Je demande à y réfléchir.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais c'est là confirmer votre point de vue.

M. GREEN: Non, car les taux de concurrence peuvent être relevés et alors il n'y a plus rien à faire, si je comprends bien.

L'hon. M. CHEVRIER: De toute manière, l'article se rapporte seulement au fardeau de la preuve.

Le PRÉSIDENT: Et les mots "autre qu'un taux de concurrence" soustrayant les tarifs de concurrence à l'application de l'article.

M. GREEN: Non, mais le fardeau de la preuve incombe à la compagnie, sauf lorsqu'il s'agit d'un taux de concurrence.

L'hon. M. CHEVRIER: Exprimons-nous ainsi: la loi dans sa forme actuelle oblige la compagnie seulement à déposer au bureau de la Commission les tarifs de concurrence, sans qu'il soit tenu d'audience officielle à leur sujet, à l'inverse du cas des autres taux. En vertu de l'article 331, les chemins de fer et la Commission seraient tenus de fournir certains renseignements relatifs aux tarifs de concurrence, mais ces tarifs, quant à leur déposition au bureau et au fardeau de la preuve, sont exclus de l'application de l'article 332, et je crois que la Commission royale avait évidemment l'intention qu'il en soit ainsi. C'est peut-être par suite d'une omission que nous n'avons pas inséré de stipulation à cet effet, à l'origine. Quand le Pacifique-Canadien a attiré notre attention sur cette omission, nous avons convenu de la réparer.

M. GREEN: Ainsi donc, il n'incomberait pas aux chemins de fer de prouver que la majoration projetée d'un taux transcontinental est justifiée.

Le PRÉSIDENT: C'est la règle qui a toujours été en vigueur, monsieur Green.

M. GREEN: J'aimerais y réfléchir pendant quelque temps, car voilà qui affaiblirait évidemment notre position.

L'hon. M. CHEVRIER: Pas le moins du monde. Au contraire, votre position s'en trouverait raffermie.

M. GREEN: Si vous pouvez m'en convaincre, c'est parfait.

L'hon. M. CHEVRIER: Je viens de m'opposer à ce que M. Evans continue à témoigner, mais je lui demanderai de parler, si son témoignage peut vous convaincre de la chose.

M. JOHNSTON: N'a-t-il pas déjà exposé son avis sur ce point?

M. RILEY: Rappelons-le.

M. F. C. S. Evans, K.C., avocat général, Chemin de fer canadien du Pacifique, est rappelé:

Le TÉMOIN: Il est évident à mon avis, monsieur le président, que l'effet de l'amendement proposé serait de continuer à permettre aux chemins de fer de faire face ou non à la concurrence, à leur gré, avantage que la loi des chemins de fer leur a toujours conféré. Cet amendement, comme M. Green l'a laissé entendre, conserverait de fait aux compagnies le droit de trancher la question de savoir si elles soutiennent ou non la concurrence. A moins qu'on ne décide de modifier cette règle et d'obliger les compagnies à continuer indéfiniment à soutenir la concurrence, j'estime que l'amendement serait désirable, mais il me paraît qu'une modification de la règle entraînerait du désordre dans les tarifs concurrentiels.

M. ARGUE: Monsieur le président, soit dit sans présenter de nouvelles objections, l'amendement me paraît assez important. Le gouvernement de la Saskatchewan, à en croire la teneur de son mémoire, s'est opposé autrefois à ce que les compagnies modifient des tarifs sans raison définie, à son avis, ce qui leur enlèverait le fardeau de la preuve.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, le résultat serait simplement de conserver le *statu quo*.

M. ARGUE: Je crois que la province de la Saskatchewan s'est opposée au *statu quo* et que c'est là l'une des principales de ses objections, si je comprends bien son mémoire.

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que cette province a été la seule à approuver sans réserves tout ce qui a été exposé au sein du Comité. J'ai déclaré, en présence de M. MacPherson, être disposé à accepter la chose. Comme il ne s'est pas inscrit en faux contre ma déclaration, j'ai présupposé qu'il en était satisfait.

M. GREEN: Il est préférable, à mon avis, que l'amendement soit réservé.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons vendredi matin à 11 heures.

Le Comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES

Cinquième session de la vingt et unième Législature

(Seconde session de 1951)

COMITÉ SPÉCIAL

CHARGÉ D'ÉTUDE

LA LÉGISLATION FERROVIAIRE

PRÉSIDENT: M. HUGHES CLEAVER

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule n° 8

CONCERNANT

Le bill n° 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933;

Le bill n° 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes;

Le bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

SÉANCE DU VENDREDI 23 NOVEMBRE 1951

COMPRENANT LE RAPPORT RELATIF AUX BILLS
N°s 6, 7 ET 12

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1952

COMITÉ SPÉCIAL
CHARGÉ D'Étudier
LA LÉGISLATION FERROVIAIRE

Président: M. Hughes Cleaver
Vice-président: M. H. B. McCulloch
et
Messieurs

Argue
Ashbourne
Benidickson
Brooks
Byrnes
Cavers
Chevrier
Churchill
Diefenbaker
Gillis
Green

Helme
Johnston
Kirk (*Digby-
Yarmouth*)
Lafontaine
Laing
Macdonald
(*Edmonton-Est*)
Macdonald
(*Greenwood*)
MacNaught

MacNaughton
McLure
Mutch
Nowlan
Picard
Pinard
Riley
Weaver
Whiteside
Wylie—31.

(Quorum: 10)

Le secrétaire suppléant,

R. J. GRATRIX

RAPPORT À LA CHAMBRE

LUNDI 26 novembre 1951.

Le Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité a fait l'étude des bills suivants et il a décidé de les rapporter sans les modifier :

Bill n° 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933;

Bill n° 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Votre Comité a aussi fait l'étude du bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer, et il a décidé de le rapporter avec modifications.

En ce qui concerne l'article 3 du bill, étant donné que toute révision des traitements y indiqués résulterait, pour répondre aux vues du Comité, en un accroissement des charges qui pèsent sur le public, votre Comité est d'avis qu'il n'a d'autre choix, aux termes du règlement de la Chambre et de son mandat, que de rapporter l'article sans modifications. Le Comité recommande toutefois que le gouvernement étudie l'opportunité de modifier ledit article 3 pour qu'il se lise comme il suit :

"3. Le paragraphe premier de l'article vingt-six de ladite loi, édicté par l'article deux du chapitre soixante-six des Statuts de 1947-1948, est abrogé et remplacé par le suivant :

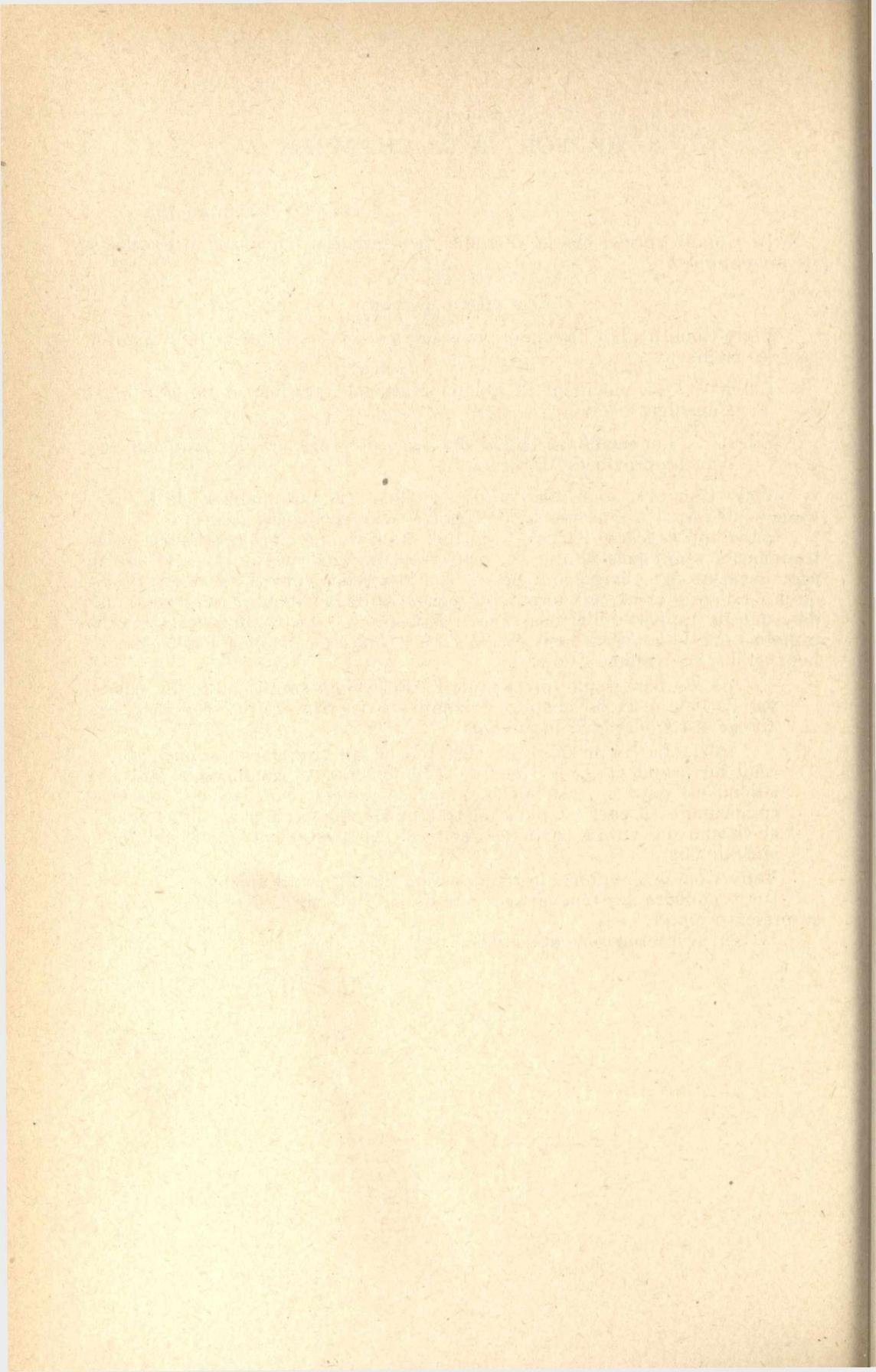
'26(1) Le commissaire en chef touche un traitement annuel égal à celui du président de la Cour de l'Échiquier. Au commissaire en chef adjoint est payé un traitement annuel de *quatorze mille* dollars; au sous-commissaire en chef est payé un traitement annuel de *treize mille* dollars, et chacun des autres commissaires reçoit un traitement annuel de *douze mille* dollars.' "

Votre Comité a ordonné la réimpression du bill n° 12 amendé.

Un exemplaire des témoignages relatifs aux bills nos 6, 7 et 12 est annexé au présent rapport.

Le tout respectueusement soumis.

Le président,
HUGHES CLEAVER



PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 23 novembre 1951.

Le Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Argue, Ashbourne, Benidickson, Byrne, Chevrier, Churchill, Gillis, Green, Helme, Johnston, Kirk (*Digby-Yarmouth*), Lafontaine, Laing, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), MacNaught, MacNaughton, McCulloch, Mutch, Nowlan, Riley, Weaver, Whiteside et Wylie.

Aussi présents: M. High E. O'Donnell, K.C., de Montréal, représentant du National-Canadien et M. H. C. Friel, K.C., avocat général de la même compagnie; M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat général du Pacifique-Canadien, M. C. E. Jefferson, sous-directeur du trafic et M. K. D. M. Spence, avocat de la Commission royale des transports, également du Pacifique-Canadien; M. J. A. Argo, sous-directeur adjoint du service des marchandises, du National-Canadien; M. W. J. Matthews, K.C., du ministère des Transports; M. George A. Scott, directeur de la division économique de la Commission des transports; M. Rand Matheson, gérant du bureau d'administration et M. F. D. Smith, K.C., des provinces Maritimes, ainsi que M. J. J. Frawley, K.C., représentant de l'Alberta.

Le Comité reprend l'étude de chaque clause du bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

Étant donné que la clause 7 se rattache à l'article 332B, il est convenu que l'étude en soit réservée pour la fin et que les autres clauses soient mises en discussion l'une après l'autre.

La partie de la clause 7 se rapportant à l'article 328 de la loi est soumise au Comité, étudiée et adoptée.

La section de la même clause se rattachant à l'article 329 de la loi est adoptée avec l'amendement proposé par M. Chevrier.

Après la mise en discussion de la partie de ladite clause qui a trait à l'article 330 de la loi, M. Macdonald (*Edmonton-Est*) propose:

Que l'amendement soumis par M. Chevrier et adopté à la dernière séance du Comité soit rescindé et que toute la partie de la clause 7 qui se rapporte à l'article 330 de la loi soit étudiée de nouveau.

Après discussion, ladite motion est adoptée.

Puis, M. Macdonald (*Edmonton-Est*) propose:

Que le paragraphe (2) de l'article 330 soit amendé par l'insertion, après le mot "à moins que" à la 4e ligne dudit paragraphe, des mots et *jusqu'à ce que*; et par l'insertion, après le mot "l'application", à la 5e ligne dudit paragraphe, des mots *être péremptoirement considéré comme étant le tarif légal que la compagnie peut imposer et*.

Après discussion et l'énoncé de diverses modifications au libellé de l'amendement, on est convenu de réserver l'article jusqu'à ce qu'un amendement approprié soit formulé par l'avocat du ministère des Transports.

Cette section de la clause 7 se rapportant à l'article 330 de la loi est réservée.

Mise en discussion et examinée, la partie de la clause 7 relative à l'article 331 de la loi est adoptée.

La partie de la clause 7 se rapportant à l'article 332 de la loi ainsi que l'amendement proposé par M. Chevrier sont mis en discussion, examinés et adoptés.

L'article modifié se lit ainsi:

332. Lorsqu'on a produit auprès de la Commission une opposition à un tarif de marchandises qui majore un taux dont l'application a été antérieurement autorisée aux termes de la présente loi, *autre qu'un taux de concurrence*, il incombe à la compagnie déposant le tarif de prouver que la majoration projetée est justifiée.

Après la mise à l'étude de la partie de la clause 7 qui se rapporte à l'article 332A, M. Mutch propose avec l'assentiment du Comité:

Que le mot "et" à la fin de l'alinéa *e*) soit biffé; que le mot *ou* soit ajouté à la fin du nouvel alinéa *f*); et que les mots "de tout autre cas" soient biffés à la première ligne du nouvel alinéa *g*) substitué à l'ancien alinéa *f*). Sous leur forme modifiée, les alinéas *e*), *f*) et *g*) substituée à l'ancien alinéa *f*) sont ainsi conçus:

332A *e*) des taux applicables au White-Pass et au parcours du Yukon;

332A *f*) des taux applicables aux mouvements du transport des marchandises sur l'ensemble ou l'une quelconque des lignes de chemin de fer désignées collectivement sous le nom de "lignes de l'est" dans la Loi des taux de transports des marchandises dans les provinces Maritimes modifié par la Loi modifiant le droit statutaire (Terre-Neuve), ou

332A *g*) dans un cas où la Commission juge qu'une exception de l'application du présent article s'impose."

Discutés et mis aux voix, lesdits amendements sont adoptés.

Les clauses 8 à 17 inclusivement sont mises en discussion, examinées séparément et adoptées.

La clause 18 ainsi que l'amendement (le nouveau paragraphe (5)) proposé par M. Chevrier sont mis à l'étude, et avec l'assentiment du Comité, M. Chevrier fait insérer après le mot "marchandises" aux lignes 14 et 15, les mots "dans les deux sens". Le nouveau paragraphe (5) se lit donc ainsi:

"(5) Les montants versés en vertu du paragraphe premier doivent être affectés à une réduction dans le niveau relatif des taux s'appliquant au transport des marchandises dans les deux sens entre des points de l'est du Canada et des points de l'ouest de ce pays, sur les voies ferrées visées par le paiement, de la manière que la Commission peut permettre ou ordonner."

Examiné et mis aux voix l'amendement remanié est adopté.

La clause 18 modifiée est étudiée et adoptée.

Le Comité reprend alors l'étude de la partie de la clause 7 relative à l'article 330 de la loi.

Le président informe les membres du Comité qu'un projet d'amendement a été élaboré et que des exemplaires leur en seraient distribués lors de la prochaine séance.

À 1 heure de l'après-midi le Comité suspend ses délibérations pour se réunir de nouveau à 3h. 30.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend ses travaux à 3h.30 de l'après-midi sous la présidence de M. Hughes Cleaver.

Présents: MM. Argue, Ashbourne, Benidickson, Brooks, Byrne, Chevrier, Churchill, Gillis, Green, Helme, Johnston, Kirk (*Digby-Yarmouth*), Lafontaine, Laing, Macdonald (*Edmonton-Est*), Macdonnell (*Greenwood*), MacNaught, MacNaughton, McCulloch, Mutch, Whiteside et Wylie.

Aussi présents: les mêmes que le matin.

Le Comité poursuit l'étude de chaque clause du bill 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

La partie de la clause 7 qui a trait à l'article 330 de la loi est mise à l'étude et discutée, puis M. Green propose que l'article 330 de la loi soit modifié de façon que le paragraphe (5) soit substitué au paragraphe (2) et se lisé comme il suit:

"(5) Lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis de son émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instructions de la Commission, les taxes y prévues, à moins que la Commission ne les rejette, ou n'en suspende ou remette à plus tard l'application, et tant qu'elle ne l'aura pas fait, sont péremptoirement censées être les taxes licites et doivent prendre effet à la date mentionnée dans le tarif comme étant celle où on a l'intention de le mettre en vigueur, et un tel tarif doit remplacer tout tarif antérieur, ou une partie quelconque de ce dernier, dans la mesure où il réduit ou majore les taxes y prévues; et la compagnie doit, par la suite, imposer les taxes qui y sont spécifiées, jusqu'à ce que ledit tarif expire, ou que la Commission le rejette ou en suspende l'application ou qu'un autre tarif le remplace."

et que l'article 330 de la loi soit de nouveau modifié par l'adjonction des nouveaux paragraphes (2), (3) et (4) conçus en ces termes:

(2) Sauf ordre contraire de la Commission, lorsqu'un tarif de marchandises, autre qu'un tarif de concurrence, réduit une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi, la compagnie doit déposer ce tarif auprès de la Commission au moins trois jours avant sa date d'effet.

(3) Sauf ordre contraire de la Commission, lorsqu'un tarif de marchandises, autre qu'un tarif de concurrence, majore une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi, la compagnie doit, de la même manière, déposer et publier ce tarif au moins trente jours avant la date de son entrée en vigueur.

(4) La compagnie doit déposer auprès de la Commission les tarifs de taux de concurrence, et chaque semblable tarif doit spécifier la date de son émission et celle de son application projetée.

Discutés et mis aux voix, lesdits amendements sont adoptés.

La partie de la clause 7 qui touche à l'article 330 modifié est étudiée et adoptée.

Le président appelle alors la section de la clause 7 qui se rapporte à l'article 332B de la loi, et après discussion, ledit article est adopté.

Après avoir fait l'objet d'un examen, la clause 7 modifiée est adoptée.

La partie de la clause 3 relative à l'article 26 de la loi ainsi que l'amendement proposé à cet égard par M. Lafontaine sont mis en discussion.

À la suite d'un débat, ledit amendement est retiré et le Comité est convenu que les recommandations suivantes soient insérées dans son rapport à la Chambre:

En ce qui concerne l'article 3 du bill, étant donné que toute revision des traitements y indiqués résulterait, pour répondre aux vues du Comité, en un accroissement des charges qui pèsent sur le public, votre Comité est d'avis qu'il n'a d'autre choix, aux termes du règlement de la Chambre et de son mandat, que de rapporter l'article sans modifications. Le Comité recommande toutefois que le gouvernement étudie l'opportunité de modifier ledit article 3 pour qu'il se lise comme il suit:

3. Le paragraphe premier de l'article vingt-six de ladite loi, édicté par l'article deux du chapitre soixante-six des Statuts de 1947-1948, est abrogé et remplacé par le suivant:

26 (1) Le commissaire en chef touche un traitement annuel égal à celui du président de la Cour de l'Échiquier. Au commissaire en chef adjoint est payé un traitement annuel de quatorze mille dollars; au sous-commissaire en chef est payé un traitement annuel de treize mille dollars, et chacun des autres commissaires reçoit un traitement annuel de douze mille dollars.

La clause 3 est alors adoptée.

Le titre est adopté.

Le bill modifié est adopté.

Puis il est ordonné au président de rapporter le bill modifié à la Chambre.

Le Comité étudie alors un projet de rapport à la Chambre et, à la suite d'une motion de M. Macdonald (*Edmonton-Est*), ledit rapport est adopté sur division.

Sur une motion de M. McCulloch:

Il est ordonné—Que le bill n° 12 modifié soit réimprimé.

À 5h. 20 de l'après-midi, la séance est levée.

Le secrétaire suppléant,

R. J. GRATRIX.

NOTE: Lors de la dernière séance, (voir le procès-verbal de la séance du mardi, 20 novembre 1951), il a été ordonné que les mémoires reçus des organismes suivants soient publiés en appendices aux procès-verbaux et témoignages:

- L'Association des manufacturiers canadiens
- La Canadian Industrial Traffic League*
- La Canadian Fruit Wholesalers' Association*
- Le *Board of Trade* de Montréal
- Le *Board of Trade* de Toronto
- Le *Board of Trade* de Vancouver
- L'Okanagan Federated Shippers Association*

Ces mémoires constituent respectivement les annexes A, B, C, D, E, F et G au présent compte rendu.

Le *Board of Trade* de Calgary a fait savoir au Comité qu'il avait renoncé à son projet de présenter un mémoire.

TÉMOIGNAGES

Le 23 NOVEMBRE 1951
11 heures du matin

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre; la séance est ouverte.

Vous vous rappelez qu'à l'ouverture de notre séance de mardi dernier, je vous ai informés que des exemplaires de tous les mémoires seraient polycopiés et distribués aux membres du Comité. Je désirais vous permettre d'étudier ces documents à loisir. Je vous ai également signalé qu'il était urgent de terminer, autant que possible aujourd'hui même, l'étude de ces projets de loi. L'audition d'une cause importante doit commencer lundi devant la Commission des transports et plusieurs de ceux qui ont assisté à nos séances doivent y être convoqués.

M. GREEN: Monsieur le président, dois-je comprendre que l'audition des témoins est terminée?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GREEN: Ainsi, la présence des témoins que nous avons appelés n'est plus requise ici. Il ne reste plus au Comité qu'à décider des divers articles en question?

Le PRÉSIDENT: C'est exact, monsieur Green. Quant au bill même, le Comité désire-t-il que je mette successivement en discussion tous les articles qui n'ont pas encore été adoptés, sauf l'article 332B, controversable et dont l'étude serait réservée pour la fin? Adopté?

Adopté.

M. LAING: Monsieur le président, les mémoires qu'on nous a remis renferment certaines propositions relatives à d'autres clauses et qui me paraissent fort sensées. Le ministre voudrait-il faire des commentaires là-dessus, notamment sur la définition des diverses taxes.

Le PRÉSIDENT: J'allais justement soumettre à votre attention la partie de la clause 7 qui a trait à l'article 328 relatif à cette question. Si les membres veulent bien se reporter à la fin du fascicule n° 2 du compte rendu, ils y trouveront les amendements proposés par le Pacifique-Canadien ainsi que le libellé actuel de l'article.

M. MUTCH: À la fin du fascicule n° 2?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. GREEN: Monsieur le président, le ministre ou quelqu'un d'autre nous donnerait-il certaines explications en ce qui touche la définition des termes? Il n'y a pas que le Pacifique-Canadien qui ait formulé certains amendements. À la page 2 de son mémoire, la *Canadian Industrial Traffic League* propose de modifier plusieurs définitions. Incidemment, ce mémoire et les autres n'ont pas encore été imprimés.

Le PRÉSIDENT: Ils ont été polycopiés et distribués à tous les membres du Comité de façon que ces derniers se familiarisent avec les énoncés qu'ils renferment.

M. GREEN: Je veux dire qu'ils ne figurent pas dans le compte rendu, de sorte qu'il m'est impossible de reporter les membres à telle page de nos délibérations.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. GREEN: Le mémoire de la *Canadian Industrial Traffic League* renferme maints projets d'amendement; on en trouve aussi dans l'exposé (page 3) de l'Association des manufacturiers canadiens. Il se peut que d'autres associations en aient formulé, mais je n'ai aucun doute quant aux deux organismes que je viens de mentionner.

M. LAING: Au bas de la page 1 du supplément au mémoire de l'Association des manufacturiers canadiens apparaît une autre proposition.

M. GREEN: C'est exact. L'annexe à ce document renferme une nouvelle allusion à l'article 328. Pourrions-nous obtenir des éclaircissements à ce sujet?

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, cet article est l'aboutissement de la recommandation de la Commission royale consignée à la page 141 de son rapport. Le rapport établit qu'on devrait abolir le présent tarif maximum régulier de parcours milliaire et substituer au régime tarifaire actuel un tarif de taux de catégorie, un tarif de taxes sur un produit désigné, un tarif de taux concurrentiels ainsi que des taxes relevant d'accords spéciaux. Le nouvel article donne suite à ces propositions. Quant aux définitions, ce sont les comités juridique et technique établis au sein du ministère qui les ont mises au point après une étude attentive et consultation avec les spécialistes de la Commission des transports. J'ai pris connaissance des définitions proposées par l'*Industrial Traffic League*, mais n'inclinerais pas à recommander de modification à l'article. Il s'agit là de la mesure fondamentale qui renferme les éléments de la nouvelle structure tarifaire. À l'ancienne classification se substituent les quatre catégories de tarifs-marchandises qu'elle prévoit. Dans son mémoire, le Pacifique-Canadien estime également que l'article devrait être modifié. Je ne saurais souscrire à cette formule et suis d'avis que dans sa forme actuelle, l'article 328 donne suite intégralement aux recommandations de la Commission royale.

M. GREEN: Monsieur le président, les avis de la Commission royale ne sont vraiment pas en cause ici: il s'agit simplement du libellé des définitions. Je ne connais pas suffisamment le mécanisme des tarifs-marchandises pour être fixé sur la nécessité de modifier ou non les définitions en question. Mais la *Canadian Industrial Traffic League*, qui s'y connaît en la matière, propose que le taux de catégorie soit défini comme étant un taux applicable à une catégorie à laquelle les articles sont assignés dans la classification des marchandises ou à toute denrée qui y fait exception. Les membres de cette organisation, qui sont des spécialistes dans ce domaine, proposent d'apporter à d'autres définitions de légères modifications analogues. Selon eux, il faudrait préciser qu'un taux sur un produit désigné est un taux moindre que le taux de catégorie. Ces formules rejoignent d'ailleurs en grande partie celles du Pacifique-Canadien.

M. LAING: Il est question de ces remaniements dans le mémoire de l'Association des manufacturiers canadiens.

M. GREEN: Oui. Cet organisme demande que les taxes concurrentielles soient définies comme étant des taxes régulières (de catégorie) ou spécifiques établies en fonction des nécessités de la concurrence. Ces termes sont ceux qu'a utilisés l'Association dans la recommandation qu'elle a soumise.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. GREEN: Je ne sais si la définition en serait clarifiée. Il me faudrait certains éclaircissements sur ce point.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne suis pas un spécialiste en tarification. Tout ce que je peux ajouter c'est que vous avez là les différentes formules proposées en vue de modifier la définition des diverses taxes: l'une nous vient du Pacifique-Canadien, l'autre de l'*Industrial Traffic League* et la troisième, de l'Association des manufacturiers canadiens. Elles s'inspirent en fait de la même concep-

tion, celle qui a guidé nos légistes lorsqu'ils ont élaboré ces définitions de concert avec les spécialistes de la Commission des transports. À mon sens, nous aurions tort de leur faire subir des retouches.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, je ne suis sûrement pas un expert en la matière et mon absence de quelques jours m'a empêché de suivre certaines phases du débat, mais je suis de ceux qui estiment nécessaire d'entendre d'autres points de vue.

L'hon. M. CHEVRIER: Très bien!

M. MACDONNELL: La *Canadian Industrial Traffic League* est certes en mesure de formuler des propositions et il n'est que raisonnable, selon moi, d'examiner ses recommandations avant de décider de leur bien-fondé. Ne serait-il pas opportun d'obtenir à ce sujet l'avis d'un spécialiste? Reportez-vous, par exemple, au bas de la page 2 du factum de cette organisation. L'avis porte sur l'adjonction des mots "ou à toute denrée qui y fait exception". Il me semble qu'on devrait nous préciser le sens et la portée de ces termes. J'hésite à me prononcer, mais j'avoue que cette retouche me paraît opportune. Il s'agit simplement de donner à l'article un domaine d'application suffisant. Je le répète, ne serait-il pas opportun à ce propos de recourir à l'avis d'un spécialiste à qui nous pouvons nous fier? Je parle sérieusement, qu'on veuille m'en croire.

L'hon. M. CHEVRIER: L'avocat du ministère des Transports, M. Matthews, consentirait-il à nous fournir quelques précisions?

M. MATTHEWS: Je ne saurais prétendre à une véritable compétence puisque je ne me suis arrêté à la question des tarifs-marchandises que depuis six mois. Les définitions que renferme le bill s'inspirent de l'usage des chemins de fer américains et nous les croyons suffisamment amples pour englober tous les aspects du problème. Je m'oppose aux divers projets de modification formulés à leur égard. Par exemple, le Pacifique-Canadien propose de définir ainsi le taux de catégorie: "un taux applicable aux produits selon la catégorie qui leur est assignée dans la classification des marchandises"; en introduisant le mot "produits", il y a danger, selon moi, qu'on ne confonde ce taux avec le taux sur un produit désigné. C'est là un argument sérieux qu'on peut objecter à la proposition de la compagnie. Quant à la recommandation de la *Canadian Industrial Traffic League* de modifier la définition du taux de catégorie par l'adjonction des mots "ou à toute denrée qui y fait exception", j'estime qu'elle n'est pas valable. La Commission des transports dresse en effet une classification des marchandises et les denrées classées comme produits d'exception font partie du domaine d'application de la taxe sur un produit désigné. Certains produits spéciaux, peu nombreux je crois, peuvent être frappés d'un taux de catégorie plus élevé, mais il n'y a pas lieu, selon moi, de remanier la définition en cause.

M. LAING: Les nouvelles mesures feraient disparaître toute anomalie.

M. MATTHEWS: Oui. J'estime que la majorité—99 p. 100, en fait, des taxes sur un produit désigné sont inférieures aux taux de catégorie.

Vient ensuite une proposition portant sur les taxes concurrentielles et conçue en ces termes:

Une taxe de concurrence est une taxe de catégorie ou une taxe sur un produit désigné établie pour permettre au voiturier de faire face aux exigences de la concurrence.

Cette formule manque de netteté en regard de la définition que nous avons adoptée:

Un taux de concurrence est un taux de catégorie ou un taux sur un produit désigné, qui est émis pour faire face à la concurrence.

Je ne vois pas la nécessité d'y rien changer.

M. MUTCH: La question pourrait être débattue devant la Commission des transports.

M. MATTHEWS: J'en étais arrivé à la proposition formulée par le Pacifique-Canadien aux paragraphes 3 et 4 de son mémoire. La compagnie préconise l'expression "taux régulier de catégorie". Je m'oppose à l'introduction du terme "régulier", qui soulève toujours des difficultés. J'ignore, pour ma part, ce qu'est une taxe régulière.

M. JOHNSTON: Le ministre ne nous a-t-il pas déclaré que cet article avait été soigneusement élaboré par la Commission des transports et le ministère et qu'ils en étaient venus à la conclusion que le remanier serait s'écarter des recommandations de la Commission royale?

Étant donné le soin dont a fait preuve la Commission des transports et les principes qui l'ont guidée, il me semble que nous devrions accepter la définition que renferme le bill; autrement, ce serait aller à l'encontre des données établies par la Commission des transports et des conclusions de la Commission royale.

Le PRÉSIDENT: L'article 7 est-il adopté?

M. GREEN: Pour ce qui est de la définition de la taxe de concurrence, le Pacifique-Canadien a inséré dans son mémoire une note par laquelle il demande que soit clairement établi le droit d'établir des taxes de concurrence moindres. La société désire qu'il soit indiqué de façon nette que le régime des taxes concurrentielles peut comporter des taxes inférieures et c'est pourquoi elle propose comme définition des taux de concurrence: "des taux moindres que les taux réguliers de catégorie ou les taux sur un produit désigné".

Il me paraît avantageux pour les gens qui auront à verser les taxes sur les marchandises d'établir clairement qu'une taxe moindre peut être imposée. On peut laisser de côté le mot "réguliers", mais n'y aurait-il pas quelque profit à préciser dans la définition ou la mesure qu'une taxe de concurrence est moindre qu'une taxe de catégorie ou une taxe sur un produit désigné?

L'hon. M. CHEVRIER: Les chemins de fer peuvent établir des taxes concurrentielles inférieures aux taxes actuelles sans tenir compte du présent bill; ils y sont autorisés en vertu d'un autre article.

M. GREEN: Il s'agit d'une définition de la taxe de concurrence et si vous y précisez que celle-ci doit être inférieure au taux de catégorie ou au taux sur un produit désigné, vous établissez de façon définitive qu'une taxe de concurrence est une taxe moindre.

Quelle objection avez-vous à ce qu'on inclue les mots nécessaires à cette fin?

M. MUTCH: Ces termes ne sont-ils pas redondants? Même si le contraire se vérifie parfois, il est évident, n'est-ce pas, qu'en général les voituriers n'entrent pas en concurrence en vue de relever leurs tarifs. De toute évidence, l'établissement de taxes de concurrence tend à une réduction des taux et constitue, de la part du voiturier, un effort pour soustraire à l'accaparement des rivaux le trafic qui l'intéresse.

Le PRÉSIDENT: Que les membres du Comité veuillent bien se reporter au paragraphe 4, qui se lit ainsi:

Un taux de concurrence est un taux de catégorie ou un taux sur un produit désigné, qui est émis pour faire face à la concurrence.

N'êtes-vous pas d'avis que la définition est conçue dans les termes les plus amples, sans limitations d'aucune sorte? L'article 328 est-il adopté?

Adopté.

Clause 7—article 329—taux de catégorie. Vous trouverez à la fin du fascicule n° 2 du compte rendu le texte d'un amendement formulé par le Pacifique-Canadien. Au sujet de cette clause également, le ministre a proposé une modification à l'alinéa b), qui se lit maintenant comme il suit:

Peuvent, en outre, spécifier des taux de catégorie entre des points déterminés sur le chemin de fer, et lorsque ces taux sont établis en groupes, les taux entre les groupes peuvent être supérieurs ou inférieurs à ceux qui sont spécifiés en vertu de l'alinéa a).

L'article modifié est-il adopté?

M. LAING: J'attire votre attention sur la page 3 du mémoire de la *Canadian Industrial Traffic League* où il est question de l'article 329. Sans donner, me semble-t-il, une grande importance à ce détail, cet organisme fait remarquer que l'article peut prêter à une certaine ambiguïté: on parle en effet de deux compagnies alors qu'il ne devrait s'agir que d'une compagnie. Les remarques au sujet de l'article 329 apparaissent au milieu de la page. L'association est d'avis que les mots "supérieurs ou" devraient être supprimés. J'avoue, monsieur le président, que ce mémoire m'a fort intéressé. Les membres de cet organisme qui, dans le domaine si complexe de la tarification s'y connaissent autant que tous les autres témoins entendus, nous ont fourni les avis les plus précieux, du point de vue technique.

Le PRÉSIDENT: Ils s'opposent au projet de modification mis de l'avant par le Pacifique-Canadien?

M. LAING: Oui, mais ils proposent de préciser s'il s'agit en l'occurrence d'un seul chemin de fer ou de deux.

M. MUTCH: M. Matthews voudrait-il nous dire ce qu'il en pense?

M. MATTHEWS: La modification à l'alinéa b) vise justement à élucider ce point.

M. GREEN: Le *Board of Trade* de Toronto a soulevé une question au sujet de cet article. En parlant des deux alinéas de l'article 329, les représentants de cette organisation affirment:

"Cet amendement demande à être clarifié. Aux termes de l'article 332A, les chemins de fer peuvent être requis d'établir une échelle uniforme de taux de catégorie par mille..."

Le PRÉSIDENT: Pardon, monsieur Green, à quelle page en êtes-vous?

M. GREEN: À la page 1.

"... applicable à tout le Canada. Il est à supposer qu'une fois établie, cette échelle remplacera les taux réguliers par mille actuellement en vigueur, de même que tous les autres taux de catégories, y compris le tableau "A" et les autres tarifs de catégorie de distribution, et constituera un maximum quant aux taxes exigibles par les chemins de fer. Si la chose se produit et qu'un tel barème soit publié sous forme d'un tarif unique, les taux de catégorie applicables, en vertu de l'alinéa b), entre des points déterminés sur le chemin de fer, et susceptibles de figurer dans le même tarif, vont-ils remplacer et annuler les taxes milliaires autorisées entre ces points par l'alinéa a)? Il faudrait préciser la portée de cette mesure.

Le PRÉSIDENT: À mon avis, monsieur Green, la modification proposée par le ministre et dont je viens de vous lire le texte y pourvoit.

M. GREEN: Vous le croyez vraiment? Peut-on nous fournir quelques explications à ce sujet?

M. MATTHEWS: Monsieur le président, l'alinéa a) prévoit l'établissement de taux de catégorie par mille, alors que l'alinéa b) porte sur les taxes de catégorie valables entre des points déterminés et sur les groupes de taux. J'estime que la difficulté soulevée par le *Board of Trade* de Toronto s'y trouve résolue.

Le PRÉSIDENT: Comme vous le savez, monsieur Green, au moment de rédiger son mémoire, le *Board of Trade* de Toronto n'avait pas à sa disposition le texte de la modification présentée par le ministre.

M. GREEN: Non.

M. LAING: Pourrait-on nous dire pourquoi on a laissé subsister les mots "supérieurs ou" que la *Canadian Industrial Traffic League* demandait de supprimer ?

M. MATTHEWS: Pour la raison que je vous ai exposée lors de la dernière séance du Comité. Les taux établis en groupes et applicables à des points situés entre les sections doivent représenter une moyenne; certains d'entre eux seront nécessairement plus élevés et d'autres moindres que les taxes milliaires.

M. LAING: Que penser de ce passage: "ne doivent pas excéder les taux de catégorie par mille?"

M. MATTHEWS: Une fois les groupements autorisés, les points en question feront l'objet d'une moyenne entre certains groupes.

LE PRÉSIDENT: L'article 329 modifié par l'amendement du ministre à l'alinéa b) est-il adopté?

Adopté.

M. MACDONALD: Je demande au Comité l'autorisation de revenir à l'article 330 adopté l'autre jour. Je désire en effet vous soumettre un projet d'amendement dont voici des copies.

À la fin du fascicule 2, on trouve le texte d'un amendement proposé par le Pacifique-Canadien à l'article 330 (2). Sont soulignés les mots "et tant que" et "est péremptoirement censé être juste et raisonnable et prendra".

Je propose la modification suivante:

"Lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis de son émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instructions de la Commission, il est, à moins que la Commission ne le rejette ou n'en suspende ou remette à plus tard l'application et tant qu'elle ne l'aura pas fait, péremptoirement censé être le tarif légal que la compagnie peut imposer et doit. . ."

Le reste de l'article demeure inchangé. En proposant son amendement, l'avocat du Pacifique-Canadien visait à protéger la compagnie contre les réclamations. J'admets que la société doit être protégée, mais le projet de modification va beaucoup plus loin. Il se peut fort bien que la mesure empêche radicalement un expéditeur de demander l'invalidité d'une taxe qui lui paraît injuste et déraisonnable. L'expéditeur a toujours joui de ce privilège et je suis convaincu que les sociétés ferroviaires aussi bien que le Comité ne désirent nullement porter la moindre atteinte à ce droit fondamental des clients du chemin de fer.

Il est vrai que l'article prévoit pour l'expéditeur le droit de demander l'invalidité et la suspension de certaines taxes ou la remise à plus tard de leur application, mais il est possible qu'aux termes de l'amendement formulé par le Pacifique-Canadien, l'expéditeur ne puisse se prévaloir de ce droit que s'il allègue le caractère discriminatoire du tarif et non le fait que la taxe lui paraît injuste et déraisonnable.

Monsieur le président, je crois comprendre que les provinces Maritimes, la Colombie-Britannique, l'Alberta et la Saskatchewan ont réclamé la modification que je propose; celle-ci, du reste, assure aux chemins de fer une entière protection à l'égard des réparations.

LE PRÉSIDENT: Je me permets ici de vous donner lecture d'un télégramme reçu de M. MacPherson:

"Il m'est impossible de me rendre à Ottawa demain. Veuillez respectueusement faire remarquer de ma part au ministre et au Comité que l'amendement dans sa forme actuelle est susceptible d'interdire aux usagers les réclamations légitimes et qu'une nouvelle formule de modification devrait être élaborée en vue de restreindre les seules réclamations en réparations."

Je crois m'être acquitté de mon devoir en permettant à M. Macdonald de présenter sa proposition et en vous donnant lecture de la seule communication que j'ai reçue sur le sujet.

À sa dernière séance, le Comité a adopté cet article après examen. J'ai essayé de rendre des décisions équitables. J'estime qu'à moins que l'avocat du Pacifique-Canadien ne consente à rouvrir le débat—et je n'en vois pas la nécessité—, nous devrions clore la discussion. J'attire votre attention sur ce fait qu'aux termes de l'amendement les taux en question sont péremptoirement censés être justes et raisonnables, à moins que la Commission des transports ne les modifie et tant qu'elle n'en vient pas à cette mesure. Je ne vois aucune raison de remettre l'amendement en question.

M. ARGUE: Monsieur le président, puisque le nouvel amendement a été communiqué aux provinces intéressées—je ne conçois pas que M. MacPherson ait pris connaissance du libellé exact soumis antérieurement au Comité—j'estime que le Comité devrait au moins l'examiner et la seule façon de le faire est de rouvrir la discussion sur l'article 330.

Si l'amendement assure la protection voulue au Pacifique-Canadien et que les provinces mentionnées par M. Macdonald en favorisent la nouvelle rédaction, je ne vois pas pourquoi le Comité s'y opposerait.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Argue, lisez bien ce passage: "à moins que la Commission ne les rejette, ou n'en suspende ou remette à plus tard l'application". Quelle plus grande mesure de protection peut-on demander? Vous avez entendu les représentants du Pacifique-Canadien exposer le point de vue de la compagnie et celle-ci est plus ou moins la seule partie dont les intérêts soient en cause ou qui pourrait se croire quelque peu lésée. Je suis d'avis qu'une fois adopté après un sérieux examen, l'article devrait être maintenu à moins que le Pacifique-Canadien n'estime qu'il doive être remis en question. Qu'en pensez-vous, monsieur Evans?

M. EVANS: Je ne veux pas donner à entendre que je m'opposerais à un nouveau débat sur la question. Je prétends en toute déférence que les craintes exprimées à l'égard de la modification ne sont pas très bien fondées. Toutefois, je ne tiens pas à donner l'impression que je rejette systématiquement toute nouvelle proposition.

M. ARGUE: Monsieur le président, ne possédant pas de compétence particulière dans ce domaine, je ne suis pas fixé sur la portée du dernier amendement et celle de la modification actuelle, mais, à mon avis, les profanes que nous sommes n'ont pu faire de l'amendement une étude assez poussée. Pour ma part, je n'ai pas eu l'occasion de le discuter avec les spécialistes de ma province, pour savoir ce qu'ils en pensent.

Maintenant que la question est sur le tapis, il se peut qu'ils appuient la modification proposée et le Comité devrait au moins considérer à nouveau la question.

Le PRÉSIDENT: M. Evans nous a donné à entendre qu'il ne s'y opposait pas, mais puisque le problème est remis en question, je vous demanderais de bien vouloir relire l'article.

M. JOHNSTON: C'est ce que j'allais proposer, monsieur le président. À titre de président, vous avez déclaré il y a un moment qu'on ne devrait rouvrir le débat que si les représentants du Pacifique-Canadien y consentaient...

Le PRÉSIDENT: Il nous faudra bien, de quelque façon, mettre un terme à nos délibérations sur ce point.

M. JOHNSTON: Les représentants du Pacifique-Canadien ont dit n'avoir pas d'objection à reprendre le débat.

Le PRÉSIDENT: Eh! bien, la discussion est rouverte; je prie les membres du Comité de lire l'article en question.

M. JOHNSTON: Après l'avoir parcouru attentivement, je me rends compte que ce qui préoccupe d'abord le Pacifique-Canadien c'est la question d'obtenir la protection nécessaire en ce qui touche les réparations. La compagnie a droit, à mon sens, mais j'estime que cette protection lui serait mieux garantie si on adoptait la disposition que comporte l'amendement et si on substituait aux termes "juste et raisonnable" l'expression "tarif légal".

Cette seule retouche assurerait une meilleure protection au Pacifique-Canadien, et comme les provinces l'ont réclamé, je souscrirais à ce changement. Laissons aux intéressés le soin d'en prouver la légalité devant les tribunaux.

LE PRÉSIDENT: Auriez-vous l'obligeance, monsieur Evans, de nous exposer votre avis à ce sujet. Êtes-vous d'opinion que la modification proposée porterait la moindre atteinte à votre sécurité pour ce qui est des réparations?

M. EVANS: Selon moi, monsieur le président, le libellé de l'amendement proposé, c'est-à-dire celui que j'ai formulé, est aussi explicite que possible. J'estime qu'il est plus clair de dire que tant que la Commission ne décidera pas de rejeter les taxes ou d'en suspendre l'application, elles doivent être considérées comme justes et raisonnables.

Je désire simplement mettre en lumière ce fait que la compagnie a l'obligation d'établir des taux justes et raisonnables et que toutes les réclamations en réparations se fondent sur l'allégation que certains taux ont été par le passé injustes et déraisonnables. Il me paraît donc que ma formule est celle qui apporte une solution radicale à ce problème des réparations; de plus, il se peut fort bien que les tribunaux auxquels la question serait déférée considèrent justes et raisonnables les taux légalement établis. Mais je maintiens que, dans le cadre de la modification que je propose, personne ne pourra se voir priver du droit d'alléguer le caractère injuste et déraisonnable d'une taxe donnée.

L'hon. M. CHEVRIER: En d'autres termes, des taxes injustes et déraisonnables ne seraient pas légales?

M. EVANS: Je ne saurais le dire. C'est l'un des aspects de la question qui m'intriguent.

L'hon. M. CHEVRIER: Formulons le problème autrement: si les taxes sont justes et raisonnables, elles sont légales?

M. EVANS: Elles sont licites, si vous voulez.

M. MUTCH: Il faudrait alors s'en prendre à la Commission des transports.

M. JOHNSTON: Monsieur le président, je désire obtenir des éclaircissements sur un point. Il existe un si grand nombre de taxes que je n'y vois pas clair. Ainsi la taxe approuvée sur le charbon en provenance de l'Alberta, de Drumheller, est de \$38.80? C'est la taxe qu'on a jugée juste et raisonnable. Mais le taux qu'on perçoit de fait sur cette denrée est de \$13.10. C'est le taux régulier et celui qu'on exige.

À mon sens, la taxe en vigueur est la taxe légale. Si l'on substitue aux termes "juste et raisonnable" l'expression "taxe légale", il me semble qu'une fois que la compagnie aura décidé d'exiger \$13.10, personne ne pourra réclamer de réparations dans le cadre des dispositions du présent amendement. En effet, le taux imposé serait le taux légal, tout en ne coïncidant pas nécessairement avec le taux approuvé. Ce dernier est de \$38.80, mais la compagnie ne demande que \$13.10.

Si l'amendement était adopté, la taxe de \$13.10 deviendrait la taxe légale et l'expéditeur ne pourrait pas intenter aux chemins de fer une poursuite en dommages en alléguant l'illégalité de la taxe.

C'est la seule raison qui m'amène à soulever ce point. Il me semble que le Pacifique-Canadien bénéficierait d'une plus grande mesure de protection parce que le tarif en question serait désigné comme le tarif légal et qu'aucune compagnie ne pourrait dire au chemin de fer: "Ce n'est pas une taxe légale et

nous réclamons réparations." La raison pour laquelle j'appuie l'amendement est que le taux imposé peut n'être pas celui que la Commission des transports a approuvé comme étant juste et raisonnable.

Le taux pourrait être beaucoup plus élevé, mais une mesure législative qui en établirait le caractère juste et raisonnable assurerait aux chemins de fer une garantie complète et efficace du point de vue de la protection qu'ils réclament.

M. GILLIS: Je n'ai pas l'intention de discuter la valeur relative de l'amendement. Je me contenterai de quelques remarques sur la façon de procéder. Après avoir entendu le point de vue de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et des provinces Maritimes et débattu la question, nous avons adopté l'article 330. Voici que M. Macdonald nous assure ce matin que les provinces Maritimes, la Colombie-Britannique, l'Alberta et la Saskatchewan appuient la modification qu'il propose. Il doit être fixé sur le sentiment de ces provinces; quant à moi, je l'ignore. À mon sens, si nous remettons en question l'article 330 sur lequel portait un amendement de M. Evans que nous avons discuté et si nous, songeons à lui faire subir certains changements, je demande, pour ma part, que le représentant de la Colombie-Britannique expose l'attitude de la province à ce sujet et nous dise s'il appuie le nouveau projet de remaniement. Je réclame le même privilège pour les représentants des Maritimes et de l'Alberta.

Personne, au sein du Comité, n'a le droit de parler au nom des diverses provinces du Canada; celles-ci ont leurs délégués, dont quelques-uns sont encore parmi nous et je demande à entendre leur avis sur l'opportunité d'adopter la nouvelle formule.

Vous avez reçu un télégramme du représentant de la Saskatchewan donnant à entendre qu'une modification s'impose, mais j'aimerais que le délégué de la Colombie-Britannique nous dise qu'il en convient, et sûrement aussi les représentants des quatre provinces Maritimes. Je ne doute pas de la véracité de l'affirmation de M. Macdonald, mais je ne saurais en déduire que les régions dont j'essaie de me faire le porte-parole appuient cette modification, alors qu'elles ont ici leurs propres représentants. C'est de ces derniers que je veux en obtenir l'assurance.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, il serait opportun, je crois, de vous signaler ici que les représentants de la Colombie-Britannique, des provinces Maritimes et de l'Alberta sont venus me voir et m'ont fait remarquer que l'amendement approuvé par le Comité, c'est-à-dire celui que je lui avais soumis et qu'avait d'abord exposé le Pacifique-Canadien pourrait être mal interprété. Ils m'ont demandé si j'accepterais de considérer un amendement du genre de celui que nous a présenté M. Macdonald. J'ai répondu par l'affirmative, mais j'aimerais connaître l'avis du Pacifique-Canadien à ce sujet.

Il n'y a aucun doute que les trois représentants des provinces sont en faveur de l'amendement; je dois ajouter que l'idée de remettre en question des articles déjà adoptés ne me sourit guère et je l'ai signalé aux avocats des provinces intéressées. Il reste au Comité d'en décider, mais je ne voudrais pas qu'on érige en précédent la remise en discussion de chaque article, une fois terminée l'audition des témoignages.

M. Evans a cependant affirmé que, selon lui, le projet d'article tel qu'il est énoncé répondra aux exigences de la situation. Le président voudra peut-être nous dire son avis à ce sujet.

M. LAING: Monsieur le président, si l'article était mal rédigé ou interprété, les seules parties qui auraient à en souffrir sont les chemins de fer. À l'instar de M. Evans, M. O'Donnell nous dirait-il s'il estime les sociétés ferroviaires suffisamment protégées par la mesure?

Le PRÉSIDENT: Je tiens à faire une brève remarque. Selon moi, l'expression "justes et raisonnables" comporte un sens très précis et a l'appui de nombreuses autorités, alors que la formule "taxes légales" soulèverait certains

doutes. Que diraient les membres du Comité et les représentants du Pacifique-Canadien de l'expression "taxes licites"?

M. MACNAUGHTON: À mon sens, vous vous heurtez à la même difficulté, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Non. Cette formule est loin d'être aussi générale que l'expression "légaux".

M. MACNAUGHTON: Je conviens avec vous, monsieur le président, que l'expression "juste et raisonnable" revêt aux yeux d'un tribunal un sens précis et qu'elle comporte en français une signification propre, cependant que le terme "légal" peut se prêter à diverses acceptions et soulever des litiges.

Le PRÉSIDENT: L'expression "licites", qui signifie permis par la loi, protégerait, selon moi, les intéressés contre les réclamations en dommages.

M. MUTCH: Si les parties qui peuvent être lésées sont satisfaites du projet de loi, pourquoi le modifier?

M. GREEN: Je ferai remarquer qu'à cet égard, M. Evans a soumis un autre amendement portant sur l'article 343 de la Loi des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Green, il a précisé qu'il préférerait le présent amendement, celui qu'a du reste approuvé le ministre.

M. GREEN: Un instant. L'amendement proposé à l'article 343 est ainsi conçu:

Si la compagnie dépose un tarif au bureau de la Commission et que ce tarif devienne en vigueur et ne soit pas rejeté par cette dernière en vertu de la présente loi, ou si la compagnie y participe, les taxes spécifiées dans ce tarif pendant qu'il est ainsi en vigueur seront péremptoirement censées être les taxes légales exigibles par cette compagnie.

Le terme "légaux" apparaît ici tout comme dans l'amendement formulé par M. Macdonald.

L'hon. M. CHEVRIER: Après avoir examiné les deux formules, nous avons décidé d'opter pour l'amendement à l'article 330.

M. GREEN: Je signale que dans cette autre formule d'amendement, l'avocat du Pacifique-Canadien a inséré le terme "légal".

Le PRÉSIDENT: Monsieur Evans?

M. GILLIS: Avant que M. Evans nous fasse part de son point de vue, je désire poser une question. Le Comité a-t-il décidé de mettre l'amendement aux voix? Il faudrait une motion du Comité pour rouvrir le débat sur l'article et le modifier.

Le PRÉSIDENT: Vous avez raison, monsieur Gillis; c'est ce à quoi je songeais. On a déclaré n'avoir pas d'objection à reprendre le débat sur la clause et le Comité a exprimé le désir d'en remanier un article. Je demande qu'on présente une motion en vue de rouvrir la discussion sur l'article et d'élaborer l'amendement nécessaire. Si, toutefois, le Comité décide de ne pas procéder au remaniement, il n'y aura pas lieu de proposer la réouverture du débat.

M. GILLIS: Ne croyez-vous pas que ce serait là perdre un temps considérable et mettre la charrue devant les bœufs?

Je remercie le ministre de nous avoir fourni l'assurance que les provinces mentionnées par M. Macdonald lui ont fait des observations sur la question. Je ferai toutefois remarquer que l'accord serait mieux établi si les provinces faisaient savoir aux députés intéressés qu'elles désirent l'adoption d'amendements semblables. Une telle façon de procéder simplifierait le débat.

M. MACDONALD: Je dois préciser que je n'ai pas discuté avec le ministre la rédaction de cet amendement.

Le PRÉSIDENT: Vous avez la parole, monsieur Evans.

M. EVANS: J'estime que s'il surgissait un conflit d'opinion, le recours au terme "licite" aplânerait les difficultés.

M. JOHNSTON: Que voulez-vous dire ?

M. EVANS: En cas de litige, l'expression "licite" serait une formule de compromis. C'est pourquoi j'ai affirmé que je préférerais ce terme à celui que M. Green a proposé il y a un moment. Mais je croyais que l'insertion du terme "légal" de préférence à l'expression "licite" clarifierait le libellé de l'article.

M. GREEN: N'avez-vous pas employé vous-même l'expression "taxes légales" ?

M. EVANS: La loi comporte déjà ce terme. J'empruntais certaines expressions à l'article 343, qui limite le domaine d'application de l'article en cause aux poursuites pour infractions prévues par la loi. Comme ces termes ont trait aux procédures judiciaires, ils sont d'application générale. Toutefois, je n'ai cessé de marquer une préférence pour le paragraphe conçu selon la formule que nous a lue le ministre.

M. MACNAUGHTON: Dois-je comprendre que tout en optant pour l'expression "justes et raisonnables", vous accepteriez en manière de compromis le terme "licites" ?

M. EVANS: Je tiens pour la formule "justes et raisonnables".

Le PRÉSIDENT: Monsieur Macdonald, auriez-vous l'obligeance de présenter une motion ?

M. MACDONALD: Je propose, monsieur le président, que l'article et la question de le modifier soient remis à l'étude.

Le PRÉSIDENT: Et que l'amendement à l'article 330 adopté lors de notre séance de mardi dernier soit rescindé. Ceux qui sont en faveur ?

M. ARGUE: Avant la mise aux voix, permettez-moi une remarque. Lorsque nous avons examiné les considérations formulées par M. Macdonald au sujet du premier amendement proposé, vous avez demandé au représentant du Pacifique-Canadien ce qu'il pensait de la modification. Vous devriez, à mon sens, prier M. Frawley de nous dire quelle formule il favorise.

M. MUTCH: Adoptons d'abord la motion.

Le PRÉSIDENT: Quand nous aurons disposé de la motion, j'appellerai M. Frawley.

Ceux qui sont en faveur de la motion de M. Macdonald ?

Adoptée.

Monsieur Frawley, voulez-vous nous exposer votre point de vue quant à la question de substituer le terme "licites" à "taxes légales" ?

M. FRAWLEY: Si le Comité incline vers ce changement, je n'insisterai pas.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous voici parvenus à une entente. M. Macdonald propose que le paragraphe (2) de l'article 330 soit modifié de façon qu'il se lise comme il suit:

Lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis de son émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instructions de la Commission, les taxes y prévues, à moins que la Commission ne les rejette, ou n'en suspende ou remette à plus tard l'application, sont péremptoirement censées être les taxes légales exigibles par la compagnie et doivent prendre effet à la date indiquée.

M. FRAWLEY: On me permettra sans doute de faire une autre observation. L'expression "taxes légales" que comporte l'article 343 d'où a sûrement été tirée la formule identique qui apparaît au paragraphe (2) de l'article 330 a été introduite depuis nombre d'années dans la Loi des chemins de fer et revêt un

sens particulier connu des tribunaux. J'y ai réfléchi et cela me paraît être la meilleure expression.

Le PRÉSIDENT: Mais vous acceptez sans réserves le terme "licites".

M. FRAWLEY: Si c'est là le point névralgique, tenons-nous-en à ce terme.

Le PRÉSIDENT: Que ceux qui sont en faveur veuillent bien l'indiquer.

M. LAING: Sur quoi porte le vote?

Le PRÉSIDENT: Le vote a trait au paragraphe (2) de l'article 330 que je viens de vous lire et dont la rédaction a paru satisfaisante aux avocats de l'Alberta et du Pacifique-Canadien.

M. LAING: Je ne suis pas avocat, mais quoi qu'en pensent les brillants légistes qui sont parmi nous, je persiste à croire que la validité des termes "légales" et "licites" reste à être démontrée devant nos tribunaux. Il vous faudra continuellement en faire la preuve—et de là surgit le droit d'appel. C'est l'un des droits qui nous restent—celui d'intenter une poursuite ou d'en faire l'objet.

Le PRÉSIDENT: Préférez-vous l'expression "justes et raisonnables" que nous avons déjà adoptée?

M. LAING: J'incline pour la formule mise de l'avant l'autre jour.

Le PRÉSIDENT: Ceux qui sont en faveur de la motion de M. Macdonald? Adoptée.

M. GREEN: Au sujet de l'article 330, la plupart des mémoires reçus après notre dernière séance signalaient l'absence de toute disposition relative aux avis de réduction tarifaire.

Le PRÉSIDENT: Proposez-vous une nouvelle reprise du débat alors que nous avons déjà remis la question à l'étude, adopté l'amendement et l'article ainsi modifié?

M. GREEN: On a adopté une motion visant à remettre l'article à l'étude et, selon moi, le nouvel examen doit porter sur tous les aspects de la mesure.

Le PRÉSIDENT: Vous aviez le champ libre jusqu'à ce que je mette aux voix la dernière motion.

M. GREEN: La motion qui a fait l'objet du vote portait sur le paragraphe (2). Mes remarques ont trait au paragraphe (1).

Le PRÉSIDENT: Seul, le paragraphe (2) a été remis sur le tapis.

M. GREEN: Pardon, chaque paragraphe de l'article. Après tout, l'examen de l'article 330 impose au Comité de graves responsabilités. Lorsque nous l'avons adopté l'autre jour, nous ne l'avions étudié qu'en fonction de l'amendement proposé par le Pacifique-Canadien. Le ministre en conviendra, je pense. Il nous a avoué, quelques instants avant l'ajournement, qu'il avait souscrit à un amendement, mais il n'était pas question du paragraphe premier. Nous avons reçu, depuis, des mémoires de divers organismes. Voici un passage, (page 2), d'un factum du *Board of Trade* de Toronto:

Le PRÉSIDENT: De quelle page s'agit-il?

M. GREEN: De la page 2:

"L'amendement proposé dans cet article du bill élimine la mesure statutaire de protection en vertu de laquelle les tarifs-marchandises doivent être déposés au bureau de la Commission des transports au moins trois jours avant la date de leur mise en vigueur, s'il s'agit de réductions, et trente jours avant cette date s'il s'agit d'augmentations. De l'avis du *Board* . . ."

—c'est-à-dire le *Board of Trade* de Toronto—

"toute mesure de protection dont les expéditeurs et les destinataires bénéficient en vertu de la présente loi devrait être maintenue à moins

que ne soit adoptée une disposition prévoyant le versement de réparations. Comme le bill ne renferme aucune modalité de ce genre. . .”

et la modification du paragraphe (2) ne laisse place à aucune disposition pourvoyant à des réparations—

“Comme le bill ne renferme aucune modalité de ce genre, nous sommes d’avis que cet article devrait être de nouveau modifié par l’adjonction, après les mots “ordres ou instructions édictés par la Commission”, qui terminent le premier paragraphe, des mots suivants: “toutefois, si un tarif quelconque, sauf un tarif de concurrence spécifié à l’article 331 de la présente loi, comporte la réduction d’une taxe dont la loi actuelle autorisait déjà l’imposition, la compagnie doit déposer ce tarif au bureau de la Commission au moins trois jours avant sa mise en vigueur; de plus, lorsqu’un tel tarif stipule l’augmentation d’une taxe autorisée par la présente loi, sauf les taxes prévues par les tarifs de concurrence, la compagnie doit, de la même façon, déposer au bureau de la Commission et publier ce tarif trente jours avant la date à laquelle il est censé prendre effet. Aucun tarif semblable ne doit subir de modification ou d’adjonction sans le consentement de la Commission.”

On lit à la page 2 du mémoire soumis par le *Board of Trade* de Montréal une recommandation semblable:

“Article 330—En vertu de cet article, la Commission des transports disposerait du pouvoir de fixer à son gré la période durant laquelle l’avis doit être donné lorsqu’il s’agit d’une augmentation.

Cet article devrait être modifié de manière à exiger expressément un avis statutaire de trente jours dans tous cas d’augmentation de tarifs-marchandises, afin de sauvegarder les obligations contractuelles des expéditeurs.”

La même proposition est formulée aux pages 4, 5 et 6 du mémoire de la *Canadian Industrial Traffic League*, et également, je crois, dans le factum déposé par l’Association des manufacturiers canadiens.

Il me semble, monsieur le président, que certains exposés devraient faire l’objet d’un sérieux examen. Si les relèvements de tarifs-marchandises doivent entrer en vigueur immédiatement, les expéditeurs n’auront aucune possibilité d’entamer des négociations avec les compagnies ferroviaires et de discuter la situation. Cette mesure aura sûrement des répercussions sur l’exécution de contrats dont les termes auront été arrêtés avec beaucoup de soin. Selon moi, un amendement du genre de celui que propose le *Board of Trade* de Toronto ou quelque autre semblable clarifierait tous les aspects de la situation et protégerait les droits de l’expéditeur: aucune augmentation ne serait possible que si un avis de trente jours est donné en vue de permettre l’étude du relèvement proposé et la conclusion d’une entente à cet effet.

M. MUTCH: Une question, si vous le permettez. L’article 330 n’y pourvoit-il pas:

“ . . . un avis de leur émission et de l’annulation” . . . “doit être donné conformément aux règlements édictés par la Commission”.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité n’a pas confiance en la Commission des transports, il voudra peut-être insérer dans la loi une disposition expresse à l’égard de ce délai. Pour ma part, je fais confiance à cet organisme qui, à mon avis, ne saurait manquer d’édicter des règlements qui assurent la protection voulue aux expéditeurs.

M. GREEN: Le mémoire signale que ce délai, particulièrement dans les cas d’augmentation tarifaire, est d’une telle importance pour l’expéditeur que les droits de ce dernier devraient être protégés par une mesure législative.

Le PRÉSIDENT: N’êtes-vous pas d’avis que la Commission des transports

va se charger de protéger amplement les intérêts des expéditeurs par des règlements appropriés ?

M. GREEN: Arrêtons-nous, par exemple, aux recommandations de la *Canadian Industrial Traffic League*. Il s'agit d'une association d'expéditeurs parfaitement au courant de la situation, et, monsieur le président, nous devrions accorder une attention particulière au mémoire qu'elle nous a soumis. À moins qu'on ne soulève de sérieuses objections, je ne vois pas pourquoi une disposition pertinente ne serait pas introduite dans l'article 330.

M. MACDONNELL: Monsieur le président, je comprends parfaitement votre point de vue, à savoir qu'il faut laisser une forte latitude à la Commission des transports. D'autre part, la situation me paraît revêtir un caractère particulier du fait que nous omettons délibérément, si je comprends bien, une pratique en vigueur depuis longtemps. Si l'on s'oppose à ce que la loi sanctionne cet usage, il n'y aura rien à redire, mais ne serait-il pas possible de savoir si une telle modification entraînera quelque inconvénient ou désavantage ?

M. EVANS: Je n'aurais pas la moindre objection à ce qu'une disposition relative à cet avis soit introduite formellement dans la loi.

M. GREEN: Que prévoirait-elle ?

M. EVANS: La publication d'un avis de trente jours dans un cas d'augmentation et de trois jours s'il s'agit d'une diminution.

En examinant l'article, j'ai pris pour acquis que le paragraphe premier y pourvoyait. Toutefois, j'ai été vivement frappé par la dernière phrase de la recommandation du *Board of Trade* de Toronto. À mon sens, cette proposition va directement à l'encontre de la présente loi et du principe dont s'inspire l'amendement :

“Aucun tarif semblable ne fera l'objet d'une modification ou d'une addition sans le consentement de la Commission.”

Aux termes de cette proposition, il nous faudrait faire approuver non seulement les tarifs réguliers, ce qui est bien, je crois, mais aussi chaque tarif particulier, concurrentiel ou autre, ce qui marquerait une régression.

M. GREEN: Vous ne vous opposez pas au maintien de l'amendement proposé ?

M. EVANS: Non.

M. GREEN: L'estimez-vous nécessaire ?

M. EVANS: Sans être d'avis qu'il s'impose, je n'y vois pas d'objection.

M. LAING: Le seul point important soulevé par la *Canadian Industrial Traffic League* est que l'article en question implique l'abandon d'un usage établi de longue date: la publication de l'avis de trente jours. En plusieurs cas, un envoi met trente jours à se rendre à destination et j'estime que cette pratique devrait, si possible, être reconnue formellement par la loi, à condition que les chemins de fer n'y voient pas d'inconvénient.

Le PRÉSIDENT: Ne croyez-vous pas que les règlements de la Commission des transports vont assurer l'application de cette modalité ? D'ailleurs, la modification proposée ne vise-t-elle pas, dans son ensemble, à laisser à la Commission le plus de latitude possible ?

M. LAING: Nous comprenons qu'on se plaigne de l'abandon d'une formalité prescrite auparavant par les règlements. Ce point suscite de prime abord des inquiétudes chez les intéressés. Si elle n'entraîne pas d'inconvénients et en l'absence d'objection de la part des chemins de fer, j'estime que nous devrions adopter cette disposition.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, si le Comité y voit des avantages, j'acquiescerai peut-être à la formule suivante: maintenir l'article dans sa forme actuelle, y compris les mots “. . . conformément aux règlements

ou instructions édictés par la Commission . . .”, tout en ajoutant la réserve qui règle la difficulté signalée dans les mémoires— . . . toutefois, si un tarif quelconque—sauf les tarifs de concurrence spécifiés à l'article 331 de la présente loi—est abaissé à un montant inférieur à celui d'une taxe déjà autorisée par la loi, il sera publié un avis de trois jours, et un avis de trente jours s'il s'agit d'un relèvement.

Le PRÉSIDENT: L'article sera réservé pour être rédigé de nouveau.

M. O'DONNELL: Nous ne voulons pas que disparaisse la réserve formulée à l'article 331 (2), laquelle est ainsi conçue:

Toutefois, la Commission peut stipuler ou prescrire par règlement ou autrement, une autre manière ou une autre formule de publication de ce tarif dans le délai susdit.

Le PRÉSIDENT: Eh! bien, l'article sera réservé pour permettre la rédaction d'un amendement. Nous convenons d'introduire la modification.

Article 331 (1).

331 (1) Il est loisible à la Commission de stipuler qu'un taux de concurrence peut être appliqué et mis en vigueur dès son émission, avant son dépôt à la Commission, ou de permettre que ce taux entre en application selon que la Commission prescrit.

(2) La Commission peut exiger qu'une compagnie qui émet un tarif de taux de concurrence fournisse lors de la production du tarif, ou à une date quelconque, tout renseignement que requiert la Commission pour établir

- a) que la concurrence existe effectivement;
- b) que les taux sont compensatoires; et
- c) que les taux ne sont pas plus bas qu'il n'est nécessaire pour faire face à la concurrence;

et ces renseignements doivent, si dans un cas quelconque la Commission le juge pratique et désirable, comprendre la totalité ou l'un quelconque des détails suivants:

- (i) le nom du voiturier ou des voituriers concurrents;
- (ii) le parcours qu'exploitent les voituriers concurrents;
- (iii) les taux qu'imposent les voituriers concurrents, avec preuve de ces taux dans la mesure où ils peuvent être constatés;
- (iv) le tonnage normalement transporté par le chemin de fer entre les points d'origine et de destination;
- (v) le montant estimatif du tonnage qui est détourné du chemin de fer ou qui le sera si le taux n'est pas rendu effectif;
- (vi) la mesure dans laquelle le revenu net de la compagnie sera amélioré du fait des changements projetés;
- (vii) le revenu par tonne-mille et par wagon-mille au taux proposé et les moyennes correspondantes du réseau de la compagnie ou de la région où le trafic doit s'effectuer, et
- (viii) tous autres renseignements que requiert la Commission à l'égard du mouvement projeté.

M. GREEN: J'aimerais qu'on m'explique l'objectif principal de cet article. A-t-il pour but de rendre plus difficile la mise en vigueur des taux de concurrence et de chercher, par ce moyen, une solution à la situation actuelle d'après laquelle les taux de concurrence dans les provinces Centrales sont tellement inférieures aux taux que l'on exigera dans les autres parties du pays? Est-ce là le but principal de ce nouvel article 331? S'attend-on que cet article produira ce résultat, qu'il éliminera certains des tarifs actuels de concurrence?

M. MUTCH: Vous voulez savoir si l'article supprimera quelques-unes des exceptions requises à certains taux de concurrence ?

M. GREEN: Je ne vous ai pas entendu.

M. MUTCH: Demandez-vous si l'article vise à imposer aux chemins de fer la nécessité de sacrifier certains des taux de concurrence actuellement en vigueur ?

M. GREEN: Je songeais plus particulièrement à la portée générale de cet article dans l'avenir. Votre question est aussi appropriée que cette autre question: l'article peut-il servir à la suppression de certains tarifs de concurrence en vigueur à l'heure actuelle ?

L'hon. M. CHEVRIER: La seule réponse que je puisse faire à mon ami (M. Green) est que le rapport, à la page 96, recommande qu'il soit apporté certaines modifications aux articles de la Loi des chemins de fer qui traitent de concurrence, et le but de cet article est de mettre cette recommandation en pratique. Vous demandez si l'on a l'intention de procéder ainsi. Il est assez difficile à qui que ce soit, et encore plus à un profane, d'indiquer quelle répercussion cet article aura sur le trafic utilisant les taux de concurrence. Cet article demande, ainsi qu'il est indiqué dans le rapport, que les chemins de fer présentent des données plus complètes indiquant que la concurrence existe, que les taux sont compensatoires, qu'ils ne sont pas plus bas qu'il ne faut pour parer à la concurrence. Après avoir entendu les témoignages, la Commission des transports a jugé nécessaire d'insérer cette espèce de modification dans les articles actuels, dans l'article ou les articles portant sur la concurrence.

M. GREEN: Alors, en réalité, le nouvel article ne fait que donner à la Commission des transports le pouvoir d'exiger des renseignements plus détaillés des chemins de fer relativement aux taux de concurrence ?

L'hon. M. CHEVRIER: Je dirais une surveillance plus étroite.

M. GREEN: Une plus étroite surveillance. Comment cet article peut-il être invoqué relativement aux taux de concurrence dans les provinces Centrales, où ces taux sont considérés comme étant trop bas à l'heure actuelle ? Ou enfin peut-on s'en servir à cette fin ?

M. MATTHEWS: L'article accorde à la Commission des transports le pouvoir de surveiller plus étroitement ces taux de concurrence. Cet organisme devra décider par lui-même si cet article autorise le retrait de certains taux et leur remise en vigueur. Je crois que les commissaires auraient à étudier les taux actuels pour décider s'ils sont compensatoires et se rendre compte si les taux actuels permettent une concurrence réelle. Le présent article accorde à la Commission des transports le pouvoir de se procurer ces renseignements.

M. LAING: À mon sens, le but de cet article est excellent, mais j'ignore comment il fonctionnera dans son application. J'ai obtenu en moins d'une heure à Vancouver un taux concurrentiel du chemin de fer pour la raison qu'autrement la marchandise aurait été transportée par camion; à défaut de ce moyen de transport, la compagnie ferroviaire pouvait s'en charger. La situation se résume à déterminer si le chemin de fer était raisonnablement convaincu que je disais la vérité. Il en sera toujours de même, car s'il faut passer par toutes les formalités que vous suggérez ici, il vous sera impossible de faire transporter vos marchandises; la réponse à votre demande n'arriverait que dans trois ou quatre semaines et ce délai aurait un effet néfaste sur les chemins de fer. J'ai la conviction que ce procédé est voué à la faillite. Il faut que les compagnies ferroviaires décident elles-mêmes si mes affirmations ou celles qui leur sont faites d'autre part sont véridiques. C'est ainsi qu'on a procédé dans le passé et il en sera de même dans l'avenir. Votre proposition aura un effet paralysant sur les chemins de fer, lesquels, en définitive, perdront une bonne part du trafic qu'ils obtiendraient autrement avec profit. Pour ce qui est du camionnage,

nous avons les camionneurs qui opèrent par contrat et, dans notre province, nous avons les voituriers publics utilisant les camions; tous doivent déposer leurs taux à la Commission des transports et ce dépôt est une condition préalable à l'obtention de leur permis. En certains cas ils acceptent des taux inférieurs aux taux déposés. Vous leur demandez de soumettre la preuve; ils ne le pourront pas, mais vous recevrez un envoi à la fin du mois. Les chemins de fer vont souffrir un retard de deux ou trois semaines et, pendant ce délai, ils y perdront. Bien que cette disposition soit excellente en principe, je ne crois pas qu'elle soit bien utile aux chemins de fer dans la pratique.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

M. GREEN: Monsieur le président, la *Canadian Fruit Wholesalers' Association* a commenté cet article dans son exposé.

L'hon. M. CHEVRIER: De quel exposé s'agit-il?

M. GREEN: Je parle de l'exposé de la *Canadian Fruit Wholesalers' Association*. La première page se lit comme il suit:

La *Canadian Fruit Wholesalers' Association* comprend quelque deux cent cinquante membres établis dans les dix provinces canadiennes et dont le commerce est celui des fruits et légumes en gros. Ces membres remplissent une fonction essentielle, par leur distribution de denrées qui sont de première nécessité pour la santé et le bien-être de la population canadienne.

Cette distribution est également d'une importance primordiale pour les cultivateurs et les expéditeurs de produits agricoles.

Il importe que nos membres, pour bien s'acquitter de leur fonction, puissent faire transporter leurs denrées efficacement et à des prix modiques, ce qui est d'un grand intérêt pour eux.

Vu la nature des denrées, la différence des saisons de croissance, celle du rendement des récoltes, les variations de l'offre en matière d'espèces et de qualité, ainsi que les fluctuations de la demande sur les marchés de vente aux consommateurs, nos membres estiment qu'il est très avantageux que les tarifs-marchandises et le mode de tarification soient jusqu'à un certain point souples ou élastiques.

Il nous paraît que certaines des modifications proposées à la loi des chemins de fer, contenues dans le bill 12, auraient pour effet de rendre dangereusement rigides deux éléments très importants, du régime des tarifs-marchandises, actuellement comme à l'avenir, du moins dans la mesure où ils ont trait à notre commerce. Nous pensons surtout à l'article 331, qui s'appliquerait aux tarifs de concurrence, et à l'article 332A, qui s'appliquerait aux taux sur un produit désigné.

Nous recommandons en conséquence de modifier l'article 331 en apportant aux alinéas du paragraphe (2) le changement suivant:

a) que la concurrence existe effectivement ou en *puissance*;

Donc l'important changement qu'on propose là comporte l'addition des mots: "ou en puissance".

Les autres dispositions contenues dans cet exposé sont les mêmes que celles contenues dans la loi. Elles ne demandent pas la production de renseignements très précis. Elles soulignent tout simplement le fait que cette mesure comporterait l'élimination des divers sous-alinéas de l'alinéa c) de cet article du bill. L'Association dit: "(ce changement aurait pour effet de supprimer divers sous-alinéas de l'alinéa c) du paragraphe (2))". La même recommandation se retrouve dans l'exposé du "*Board of Trade*" de Montréal, à la page 2. On y lit ce qui suit relativement à l'article 331:

Cet article a trait au dépôt des taux de concurrence par les chemins de fer et il semble accorder à la Commission des transports un pouvoir discrétionnaire qui serait satisfaisant.

Toutefois, l'obligation selon laquelle les chemins de fer devraient fournir des renseignements détaillés pour l'établissement de taux de concurrence éliminerait la possibilité d'établir de tels taux lorsqu'ils seraient justifiés par une concurrence potentielle plutôt qu'effective. Nous estimons qu'une bonne partie des termes de l'article 331 (2) sont superflus et que cet article devrait seulement stipuler que les voituriers doivent fournir à la Commission des transports les seuls renseignements susceptibles de prouver que le taux proposé est nécessaire pour soutenir une concurrence réelle ou potentielle et que, selon toute probabilité, le taux en question augmentera le revenu net des voituriers.

Là encore j'insiste sur les mots "en puissance", et je vous demande s'il y aurait quelque objection à ajouter au paragraphe (2) a), après "existe effectivement", les mots "ou en puissance".

L'hon. M. CHEVRIER: Si l'on se reporte de nouveau au rapport de la Commission royale, on verra que cet organisme s'est exprimé très clairement. La Commission dit ceci. . .

M. GREEN: À quelle page, s'il vous plaît ?

L'hon. M. CHEVRIER: À la page 96. Elle dit que la Commission des transports s'assure de l'exécution de telle ou telle chose là où la concurrence existe véritablement, et ce passage ne contient pas les mots "en puissance". Si nous allions inclure ces mots dans le texte, le résultat serait de paralyser les chemins de fer d'autant. Qu'est-ce qu'une concurrence en puissance? Une concurrence potentielle peut être n'importe quoi. Comment pourrait-on alors exiger que les chemins de fer fournissent des renseignements se rattachant directement à la concurrence? Je ne crois pas que le Comité veuille cela. J'espère qu'on n'insistera pas là-dessus. Je souhaite qu'on s'en tienne au texte actuel.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

M. MACDONNELL: Sur ce point je vais citer les paroles du ministre lui-même. Il me semble que vous demandez ici aux chemins de fer, par l'intermédiaire de la Commission des transports, de faire une chose que j'estime colossale, malgré que je ne sois pas spécialiste en la matière. Il ne faut pas oublier. . . Ceci est très important: on dira si l'on veut que cela est admissible, mais nous connaissons tous la difficulté qu'éprouvent les organismes publics lorsqu'ils ont devant eux une suggestion—et c'est vraiment ce que c'est—à l'effet qu'ils se renseignent sur une suite de sujets. Il arrive qu'ils ne le font pas, ou bien ils commettent une erreur et après cela quelqu'un peut leur dire: Le Parlement vous a dit de faire tout cela, le Parlement est bien plus avisé que vous; dans sa grande sagesse, le Parlement vous a dit de faire toutes ces choses et vous ne les avez pas faites. Voilà un argument d'ordre général. Certains des commentaires détaillés de ces rapports nous permettraient peut-être de dire au Comité. . . à moins que les chemins de fer eux-mêmes ne soient pas de mon avis et me disent que je fais erreur, il me semblerait que les sous-alinéas (i) à (viii) de l'alinéa c), lesquels énumèrent les renseignements requis, pourraient être supprimés. Or, monsieur le président, il est une autre question que j'aimerais soulever et elle a trait au libellé de l'article qui commence par ces mots: "Il est loisible à la Commission de stipuler qu'un taux de concurrence peut être appliqué. . ." et ainsi de suite. Si je comprends bien à présent, le taux de concurrence peut être appliqué, mais la Commission des transports peut le reviser. Ai-je bien compris?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Macdonnell, pour moi l'article signifie que la Commission des transports aurait entière juridiction en matière de taux de concurrence, mais dans le cas de certain genre de denrées, les fruits par exemple, à l'égard desquels il faut prendre une décision rapide, la Commission des transports peut décider quant aux taux de concurrence sur les denrées périssables. En cette occurrence, les chemins de fer pourraient appliquer leurs propres taux

de concurrence sans consulter la Commission des transports. Quant aux autres genres de tarifs de concurrence, applicables aux denrées principales non périssables, la Commission des transports pourrait indiquer par réglementation le genre de taux de concurrence et le lieu où les renseignements requis doivent être déposés avant qu'un taux soit applicable. D'après ce que dit l'article 2, toute l'affaire est laissée à l'entière discrétion de la Commission des transports; celle-ci indiquera dans ses règlements les espèces de marchandises qui seront exclues, probablement en tenant compte de leur genre; elle dira également si le taux peut être mis en vigueur immédiatement sans consultation avec la Commission des transports ou s'il faut attendre la décision de cet organisme.

M. MACDONNELL: Vous songez en ce moment au cas invoqué par M. Laing en ce qui concerne les pommes.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Macdonnell, je viens moi aussi d'une région de culture fruitière et c'est ce qui m'a fait penser à ce problème.

M. MACDONNELL: Revenons au libellé de l'article et au fait qu'il traite des taux de concurrence. Cet article établit ce que peut faire la Commission des transports en matière de taux de concurrence; il peut exiger qu'une compagnie, lorsqu'elle fait une demande de tarif, fournisse certains renseignements, après quoi la Commission a toute discrétion, si elle le juge pratique et avantageux, de demander des renseignements détaillés. Tout cela est ensuite indiqué dans les dispositions régulatrices qui s'ensuivent. Néanmoins cet article ne dit pas qu'il lui faut déposer ces renseignements, il dit que la compagnie peut être invitée à fournir des renseignements. Cela signifie-t-il que la Commission des transports peut établir un règlement de portée générale en vertu de cet article et exiger que ces informations soient fournies à l'égard de tout taux de concurrence? Si tel est le cas, j'aurais cru que l'article l'eût indiqué. Ma façon d'interpréter cet article est qu'avant d'établir un taux quelconque de concurrence il faut l'approbation de la Commission des transports. Je pose de nouveau ma question: faut-il conclure que la Commission des transports devra édicter un règlement d'ordre général selon les termes de cet article avant qu'on établisse un taux de concurrence?

L'hon. M. CHEVRIER: Cet article laisse l'initiative entièrement à la Commission des transports. Les mots-clef se trouvent, à mon avis, au paragraphe (2) de l'article 331, après l'alinéa c): "et ces renseignements doivent, si dans un cas quelconque la Commission le juge pratique et désirable..."; voilà qui impose une obligation aux chemins de fer. Si vous lisez ce passage au complet, voici ce qu'il contient: "et ces renseignements doivent, si dans un cas quelconque la Commission le juge pratique et désirable, comprendre la totalité ou l'un quelconque des détails suivants:" ... vient ensuite l'énumération des sous-alinéas de (i) à (viii). Mais j'appuierai davantage sur ces mots: "comprendre la totalité ou l'un quelconque des détails suivants"; autrement dit, la Commission des transports peut exiger que les chemins de fer fournissent les informations requises aux sous-alinéas (i), (ii), (iii), (iv), (v) et ainsi de suite, si elle le désire.

M. LAING: Il y a une énorme distinction à faire là. Il y a aussi une somme considérable de directives. Je ne sais pas comment le chemin de fer pourrait réunir tous les renseignements détaillés dans ces sous-alinéas à temps pour établir un taux dont il voudrait faire usage en cas d'urgence. Je crains fort que si vous imposez une telle tâche aux chemins de fer, ils auront perdu cette offre d'affaires avant d'avoir fourni tous ces renseignements. Il en a été ainsi dans le passé et je crois qu'il en sera de même dans l'avenir. Néanmoins, je n'insisterai pas davantage, mais j'estime que si la Commission des transports impose l'application de toutes ces dispositions, les chemins de fer perdront beaucoup d'occasions d'affaires.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

M. GILLIS: Au sujet de cet article, monsieur le président, j'ai suivi cette discussion ayant trait à l'article 330, qui a été modifié. Supposons maintenant que les chemins de fer et la Commission des transports soient en sérieux désaccord en ce qui a trait aux changements, à la fixation des taux ou à l'établissement de nouveaux taux, comment finit-on par déterminer ce qui est légal ou licite à la lumière de la modification de cet article? Qui prend cette décision?

L'hon. M. CHEVRIER: La modification en question prévoit la publication des tarifs se rattachant aux augmentations de taux, et elle ne fait que rétablir les choses dans leur état primitif. Je ne saisis pas bien votre question et en quoi elle touche à l'article 331.

M. GILLIS: Bien, vous discutez en ce moment la méthode à adopter pour obtenir les renseignements indispensables pour établir de nouveaux taux ou les abaisser. Les chemins de fer se présentent devant la Commission des transports afin de faire rectifier les taux et tarifs et la Commission affirme qu'il faut lui procurer certains renseignements; les compagnies ferroviaires soutiennent devant la Commission que tel est le taux désiré, que ces marchandises sont concurrentielles; nous voulons que le taux puisse parer à la concurrence. La Commission dit ensuite qu'il lui faut la preuve que le taux est concurrentiel. Supposons alors qu'un différend s'élève entre la compagnie et la Commission en matière de fixation de tarifs ou de taux.

L'hon. M. CHEVRIER: L'article 330 spécifie que tout tarif-marchandises, toute modification et ainsi de suite, doit être déposé à la Commission. Est-ce ce à quoi vous songiez?

M. GILLIS: C'est à la Commission des transports de décider si les taux sont légaux et licites. Est-ce vrai, ou bien est-ce que les chemins de fer ont le droit de fixer les taux? Serait-ce là l'effet de cette modification?

L'hon. M. CHEVRIER: Les chemins de fer déposent les tarifs et, s'il y a objection à ce sujet, la Commission fixe le taux légal ou licite. La Commission des transports reçoit les exposés de faits, les plaintes ou griefs des parties en cause, et c'est à cette Commission de décider en dernière analyse quel sera le taux.

M. GILLIS: Alors le chemin de fer n'a aucun recours devant un tribunal. On ne peut amener la Commission des transports en cour pour éprouver la validité juridique de ses décisions?

L'hon. M. CHEVRIER: On peut en tout temps en appeler d'une décision de la Commission des transports en matière de loi à la Cour Suprême du Canada.

M. GILLIS: Au sujet du dernier amendement, le fait que la Commission a le dernier mot en la matière me laissait perplexe.

L'hon. M. CHEVRIER: Je puis vous dire, monsieur Gillis, qu'un seul appel a été interjeté à la Cour Suprême du Canada à la suite d'un jugement de la Commission des transports durant les dernières... Je ne sais plus combien d'années, mais je m'adresse à MM. O'Donnell et Evans, espérant qu'ils me viendront en aide sur ce point. Savez-vous, messieurs, combien d'appels de ce genre ont été interjetés auprès de la Cour Suprême du Canada? Si je me souviens bien, ces cas ont été très rares.

M. EVANS: En effet, ils ont été très rares.

M. GILLIS: Alors nous pouvons supposer que les décisions ont été rédigées en véritable langage légal et licite.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

M. GREEN: Je veux établir très clairement qu'en vertu de l'article 331 les chemins de fer déposent un tarif de concurrence. Dès qu'on a réglé ce cas, dès que ce tarif a été mis en vigueur, la Commission des transports n'a plus juridiction sur ce tarif? Est-ce bien cela?

M. MATTHEWS: Monsieur le président, permettez-moi de répondre à cela; un tarif de concurrence est déposé à la Commission, mais celle-ci a toujours le pouvoir de le reviser en tout temps. Elle peut toujours désavouer un tarif si elle constate que ce n'est pas un tarif convenable de concurrence.

M. GREEN: Un tarif de concurrence est déposé, après quoi on peut le mettre en vigueur immédiatement?

M. MATTHEWS: Précisément.

M. GREEN: Une fois qu'on a fait cela, le fait d'élever ce tarif de concurrence ou de le supprimer entièrement est tout à fait à la discrétion des chemins de fer?

M. MATTHEWS: Absolument, mais tant que le tarif de concurrence reste en vigueur, la Commission des transports a le droit d'intervenir.

M. GREEN: Les chemins de fer sont libres de relever les tarifs de concurrence ou de les annuler à volonté?

M. MATTHEWS: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

Article 332: Le ministre a proposé un amendement à cet article et à sa demande, monsieur Green, cet article a été réservé pour aujourd'hui.

L'hon. M. CHEVRIER: Mon amendement ne faisait qu'inclure les mots "autres que les taux de concurrence" dans l'article; l'intention est d'enlever la question des taux de concurrence de l'article 332 et je crois que la Commission royale avait cette intention lorsqu'elle a formulé sa recommandation.

M. GREEN: Personne, je crois, ne peut trouver beaucoup à redire à cet article, mais j'aimerais en signaler la portée aux membres du Comité. En vertu de l'article tel qu'il est rédigé, si quelqu'un soulève une objection contre une hausse de tarif, c'est alors à la compagnie ferroviaire de prouver le bien-fondé de cette hausse. Autrement dit, il lui faut prouver qu'elle avait un motif sérieux d'élever ce taux.

Je suis entièrement en faveur de cela, mais la modification du ministre introduit une exception à cette disposition, qui revient à dire que dans le cas d'un tarif de concurrence les chemins de fer n'ont pas à établir cette preuve, qu'ils ne sont pas obligés de prouver que leur augmentation d'un tarif de concurrence est raisonnable. En définitive, cela se résume à dire que les tarifs de concurrence sont entièrement à la discrétion des chemins de fer et qu'ils peuvent les accroître à volonté.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Green, que la loi a toujours permis cela.

M. GREEN: Je veux dire que l'amendement à cet article favorise sûrement les chemins de fer en ce qu'ils n'ont pas à prouver le bien-fondé de leur augmentation des tarifs de concurrence.

Le PRÉSIDENT: L'article 332 est-il adopté?

Adopté.

L'article 332A?

M. MUTCH: Je crois comprendre que dans l'amendement proposé par le ministre à la dernière réunion, l'alinéa f) dans le bill tel qu'imprimé devient g) dans le bill modifié. J'aimerais qu'on étudie la possibilité d'apporter un léger changement dans l'amendement proposé, c'est-à-dire dans le nouvel alinéa g) qui se lit ainsi:

De tout autre cas où la Commission juge qu'une exception de l'application du présent article s'impose.

Qu'on supprime les mots: "De tout autre cas"; l'article se lirait: "où la Commission juge qu'une exception de l'application du présent article s'impose."

M. LAING: C'est à peine si je vous entends d'ici.

M. MUTCH: J'ai proposé qu'on étudie la possibilité de supprimer les mots "de tout autre cas", qui sont les quatre premiers mots du sous-alinéa *g*) de la modification proposée, et que le mot "ou" soit introduit. L'article se lirait alors comme il suit:

Ou lorsque la Commission juge qu'une exception de l'application du présent article s'impose.

Le PRÉSIDENT: Ce n'est en somme qu'une amélioration grammaticale de la phrase.

M. MUTCH: Je ne propose pas un amendement; je demande tout simplement si ce libellé serait acceptable.

L'hon. M. CHEVRIER: Je n'y vois aucune objection; à mon avis, cela ne change rien.

M. LAING: De quel alinéa s'agit-il?

L'hon. M. CHEVRIER: L'alinéa *g*).

Le PRÉSIDENT: L'ancien alinéa *f*) qui est devenu *g*).

M. GREEN: Avez-vous étudié les mots à la fin du présent alinéa *e*) ?

M. MUTCH: Vous voulez dire, au point de vue grammatical. Très bien, alors, pour simplifier le libellé au point de vue grammatical j'imagine que vous devriez remplacer le mot "et" dans l'alinéa *e*) qui précède, par le mot "ou", et supprimer tout simplement les mots "de tout autre cas".

M. GREEN: Mais cela imposerait une restriction. Il y aurait sûrement restriction si vous mettiez là le mot "ou". Je crois que "et" convient parfaitement à la fin de l'alinéa *e*).

M. MUTCH: "Et lorsque la Commission juge qu'une exception de l'application du présent article s'impose."

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne suis aucunement opposé à ce libellé, mais je ne vois pas comment cela améliore l'article. Je serais en faveur de laisser cet alinéa dans sa forme actuelle ou de me rendre au désir du Comité.

M. MUTCH: J'aimerais qu'on y apporte ce changement.

Le PRÉSIDENT: M. Mutch propose de modifier l'alinéa *g*) de l'article 332A qui se lirait comme il suit:

"Ou lorsque la Commission juge qu'une exception de l'application du présent article s'impose."

Qui est en faveur ?

M. GREEN: Monsieur le président, il y a là une erreur.

M. WHITESIDE: Le mot "et" n'aurait plus de fonction alors.

M. MUTCH: Le mot "et" disparaît de toute façon. Il s'appliquerait à l'alinéa *f*). L'alinéa qui nous intéresse vient après *f*). Je regrette de ne l'avoir pas vu plus tôt.

M. MACNAUGHTON: Il n'y a pas de "et" avant *g*).

M. LAING: Pourquoi fait-on ce changement ?

M. MUTCH: Ce n'est qu'un changement grammatical.

M. LAING: Pouvons-nous l'entendre de nouveau ?

Le PRÉSIDENT: D'après le changement, il faudra ajouter le mot "ou" à la fin de l'alinéa *f*) et alors l'alinéa *g*) se lirait ainsi:

"Lorsque la Commission juge qu'une exception de l'application du présent article s'impose."

C'est purement un changement grammatical. Il ne change en rien le but de l'article et, si l'on veut savoir, cette modification a été suggérée par M. Fillmore.

M. ASHBOURNE: Il faut lire ce libellé à la lumière du paragraphe (4) dont les derniers mots sont les suivants: "et ne s'appliquent pas à l'égard"

M. MUTCH: Au point de vue grammatical, j'appuie cette phraséologie.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact:

“à l'égard de

e) taux applicables au White Pass et au parcours du Yukon;

f) taux applicables aux mouvements de tarif-marchandise . . . ou . . .

g) lorsque la Commission juge . . .

Cela se lit très bien.

Le PRÉSIDENT: L'article 332A, tel qu'il est modifié, est-il adopté?

M. GREEN: Monsieur le président, pourrait-on nous donner une explication de l'effet qu'aura vraisemblablement cet article 332A sur le triangle Montréal-Windsor-Sudbury? On croit qu'à cause de cet article on supprimera les sections et on basera les taux sur le parcours milliaire, de sorte que si Toronto est plus rapproché que Montréal de Winnipeg, le taux de Toronto à Winnipeg sera plus bas que le taux de Montréal à Winnipeg? Je vois que le *Board of Trade* de Montréal se plaint amèrement d'un tel changement, mais j'aimerais savoir si la portée de cet article est assez large pour résoudre le problème posé par cette plainte.

L'hon. M. CHEVRIER: Monsieur le président, je n'essaierai pas de répondre à cette question, car je n'en sais rien et je ne crois pas que d'autres puissent y répondre. Le but de cet article, ainsi que l'enquête qui est menée en vertu du décret C.P. 1487, visent à la péréquation des taux et lorsque la Commission des transports aura entendu les exposés de faits provenant de toutes les parties du Canada—vœu que j'ai maintes fois exprimé—alors seulement sera-t-il possible de dire si le sectionnement dont a fait mention mon ami restera en vigueur, sera modifié ou sera supprimé d'une façon ou d'une autre.

M. GREEN: Quel genre de taux sera visé par l'alinéa c) du paragraphe (2)? Cette question a été soulevée, je crois, dans l'exposé de la A.M.C.

L'hon. M. CHEVRIER: Si vous tournez à la page 141 du rapport, vous trouverez au paragraphe 9 un nombre d'articles qui seront vraisemblablement visés par cette disposition. On y lit ce qui suit:

“Une analyse des nombreux griefs et avis exposés dans le chapitre précédent et des recommandations présentées à ce propos révèle que l'on pourrait faire de grands progrès dans la voie de la péréquation par les moyens suivants:”

On trouve ensuite les alinéas a), b), c), d), e), f), g), h), i) jusqu'au paragraphe (1); et je crois que cela donne quelque idée de ce que pensait la Commission royale.

M. GREEN: Cela comprendrait-il, par exemple, les taux de terminus?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que les taux de terminus sont inclus dans f): “Élimination des tarifs par catégorie dits “de terminus” dans l'Ouest canadien.”

M. GREEN: L'alinéa c) couvrirait les taux de terminus?

L'hon. M. CHEVRIER: J'imaginerais, monsieur Green, qu'il s'étendrait à tous les cas énumérés là.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

L'article 332 b) est réservé.

L'article 8 du bill: Tarifs de passagers?

L'hon. M. CHEVRIER: Cet article traite des tarifs de passagers. La loi des chemins de fer traite des tarifs de passagers et, comme les présents taux de tarifs-marchandises portant sur tout sauf les taux de passagers sont traités sous quatre titres, l'élimination du tarif de passagers est demandée et il sera inclus dans cet article.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 9?

Adopté.

Article 10?

Adopté.

Article 11?

M. GREEN: Monsieur le président, l'exposé du *Board of Trade* de Toronto, à la page 7, traite de cet article 11. Si j'ai bien compris, cet organisme demande qu'il soit apporté une modification au paragraphe (2) de la présente loi; on la trouvera à la page de droite du bill, et c'est le seul paragraphe que l'on conserve.

Le PRÉSIDENT: Quelle est cette page de l'exposé?

M. GREEN: Page 7.

Le PRÉSIDENT: Et à quel endroit sur cette page?

M. GREEN: On y lit ce qui suit:

Article 342. Affichage des tarifs. La clause 8 du bill abroge les paragraphes un, trois et quatre de l'article 342 de la présente loi, ne laissant en vigueur que l'article 2.

Je crois qu'on fait erreur en ce cas. C'est là la clause 11, non pas la clause 8.

L'hon. M. CHEVRIER: Nous conservons le paragraphe (2), vous savez cela?

M. GREEN: Oui, mais il y a ceci:

Il est prévu ce qui suit: la compagnie doit tenir à ses gares, ou bureaux où est reçue et livrée la marchandise, une copie du ou des classements de marchandises imposés aux chemins de fer, pour consultation durant les heures d'affaires. L'amendement proposé découle de la modification apportée au paragraphe 6 de l'article 323 qui prévoit que la Commission des transports peut, à l'égard de tout tarif de taxes, édicter des règlements déterminant le temps, le lieu et la manière de déposer et de publier ces tarifs et de les tenir à la disposition du public.

On ne voit pas bien pour quelle raison le pararraphe 2 de l'article 342 serait maintenu alors qu'on abroge les paragraphes un, trois et quatre. On comprend que le projet d'amendement du paragraphe 6 de l'article 323 dispose que la Commission des transports puisse établir des règlements relatifs à l'affichage des tarifs pour l'information du public, et il est possible que la Commission des transports puisse ordonner aux chemins de fer de tenir et de conserver dans ses dossiers à ses gares ou à ses bureaux...

Le PRÉSIDENT: Tout cela n'est-il pas résumé dans le dernier paragraphe de la page 8:

De plus, étant donné qu'aux termes de la présente loi...

M. GREEN: Oui, je crois que cela résume la situation.

Le PRÉSIDENT: Auriez-vous la bonté de lire ce passage pour les membres du Comité?

M. GREEN:

De plus, étant donné qu'aux termes de la présente loi les expéditeurs n'ont légalement aucun droit de recevoir des exemplaires des tarifs-marchandises, il est respectueusement proposé qu'on examine l'opportunité d'introduire dans le bill 12 une disposition portant que toute personne ait, de droit et sur demande faite aux chemins de fer, l'autorisation de recevoir, moyennant certains frais d'abonnement et au prix coûtant, un exemplaire de l'un quelconque ou de l'ensemble des tarifs dès que le dépôt en aura été fait à la Commission des transports.

Or cette idée me semble raisonnable et j'aimerais savoir...

Le PRÉSIDENT: M. Matthews parlera sur ce point.

M. MATTHEWS: Monsieur le président, je pense que cette question pourrait être laissée facilement à la discrétion de la Commission des transports sans l'introduire dans la loi. Je puis ajouter que si on laisse le paragraphe 2 dans cette clause, c'est qu'il traite de la classification des marchandises qui est entièrement différente du tarif. On l'y a laissé pour cette raison. Si le Comité était d'avis que ce paragraphe devrait être enlevé, nous pourrions l'abroger et laisser la chose à la discrétion de la Commission.

M. GREEN: L'exposé en question demande également que l'on conserve aux agences, pour que le public y ait accès durant les heures d'affaires, (1) les taux de classification, (2) les taux de catégorie applicables à la classification.

M. MATTHEWS: Voilà qui pourrait très bien être laissé à la discrétion de la Commission des transports, en vertu du pouvoir général dont elle dispose de prescrire, régler et publier les tarifs et ainsi de suite. C'est ce que cette clause tendait à réaliser.

M. GREEN: La Commission des transports possède-t-elle présentement de tels règlements ?

M. MATTHEWS: Je ne crois pas qu'elle en ait en ce moment. Cette disposition se trouvait dans la loi, voyez-vous, et maintenant on l'en retire et c'est la Commission qui s'en occupera dans ses règlements.

Adopté.

Le PRÉSIDENT: Article 12: dispositions applicables aux taxes ?

Adopté.

Article 13: relevés annuels ?

Adopté.

Article 14: relevés mensuels sur le trafic ?

Adopté.

Article 15: méthode statistique ?

Adopté.

Article 16: les relevés sont confidentiels ?

Adopté.

Article 17: article relatif aux peines ?

Adopté.

Article 18, tel que modifié ?

M. ARGUE: Monsieur le président, je crois que la modification améliore grandement l'article, mais j'aurais une couple de questions à poser.

La modification présentée au Comité par le ministre se lit comme il suit:

Les montants versés en vertu du paragraphe premier doivent être affectés à une réduction dans le niveau relatif des taux s'appliquant au transport des marchandises entre des points de l'est du Canada et des points de l'ouest de ce pays, sur les voies ferrées visées par le paiement, de la manière que la Commission peut permettre ou ordonner.

Voici ma question: Cette modification signifie-t-elle que la réduction des taux ne portera que sur le trafic provenant de l'est du Canada ?

L'hon. M. CHEVRIER: J'ai écouté la lecture que vous venez de faire. Veuillez donc ajouter aux mots "transport des marchandises" les mots: "dans les deux sens".

M. ARGUE: C'est ce que vous proposez, n'est-ce pas ? Alors, voilà qui répond à ma question. La modification s'appliquera au trafic circulant dans les deux directions, ce qui me semble préférable.

Le but de cette modification, si je comprends bien, est de servir à réduire dans l'ensemble les taux sur le trafic allant de l'est à l'ouest du Canada, mais,

suivant cette modification, une partie de ce trafic peut être utilisée pour réduire les taux du trafic allant de l'ouest à l'est du Canada, à la discrétion de la Commission des transports ?

Le PRÉSIDENT: Précisément.

M. ARGUE: Je me demande si cet article, dans sa forme actuelle, accorderait une réduction des taux transcontinentaux également ? Ces taux sont-ils compris dans cet article ? Pourraient-ils être réduits dans une certaine mesure, ou bien l'article s'applique-t-il seulement aux taux autres que les transcontinentaux ?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que cette question est laissée à la discrétion de la Commission des transports, conformément à cet article.

M. LAING: On a employé le mot "relatif", n'est-ce pas ?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui—"dans le niveau relatif des taux".

M. LAING: Cela signifie le niveau relatif du mouvement des marchandises ?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. ARGUE: J'ai une autre question à poser, monsieur le président. Cet article est-il nécessaire à la réalisation d'une péréquation des taux, ou signifie-t-il que s'il y a péréquation il y aura une nouvelle réduction des taux en faveur des gens qui habitent les Prairies et une réduction de taux sur les marchandises venant de l'est, afin de résoudre le problème du très long parcours ? Cela est-il nécessaire pour faire la péréquation ?

L'hon. M. CHEVRIER: La meilleure réponse que je puisse donner, je crois, est que l'article se passe d'explications. C'est un article comportant subvention; il apporte 7 millions de dollars dont les taux de transport se ressentiront et d'ailleurs tout le bill porte sur la péréquation. J'ignore ce que fera la Commission des transports lorsqu'elle aura terminé sa péréquation qui, comme vous le savez tous, peut prendre cinq années à établir. J'hésite donc à donner une réponse directe à une question de ce genre. Je crois que le bill, et sûrement la première partie des recommandations de la Commission royale, visent à égaliser les taux. Je n'ose me prononcer davantage.

M. ARGUE: Monsieur le président, je ne crois pas que la réponse du ministre soit très satisfaisante. Si j'ai bien compris les déclarations des compagnies ferroviaires, la péréquation peut être effectuée sur une période de cinq années par la Commission des transports et je ne crois pas qu'on ait mentionné nulle part que les sept millions aient été nécessaires à la réalisation de cette péréquation.

Si j'ai bien compris le rapport de la Commission royale, les sept millions doivent servir à réduire les taux de transport à long parcours traversant la région improductive, et si la péréquation est réalisée, nous espérons que ces sept millions apporteront une nouvelle réduction de taux à peu près comme il est prévu dans la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Nous espérons que ce montant sera profitable à l'Ouest canadien à peu près dans la même mesure que la loi que je viens de nommer l'a été pour l'Est.

L'hon. M. CHEVRIER: Au cas où je ne me serais pas expliqué assez clairement il y a un moment, je ne voudrais pas donner l'impression que cet article ne s'appliquera qu'après cinq années. Ce n'est sûrement pas là l'impression que je veux donner. Cet article sera applicable du moment où le bill sera adopté et proclamé, de sorte que même si le calcul de la péréquation prend cinq ans, la subvention, elle, sera appliquée immédiatement.

M. GREEN: Cette subvention n'était pas destinée à être une mesure de péréquation, n'est-ce pas ?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne le crois pas, mais j'hésite à faire consigner

mes remarques au compte rendu, car la Commission royale estime que ses recommandations devraient être mises en vigueur, et c'est ce que nous avons fait dans ce bill. La Commission royale a aussi jugé qu'une enquête serait menée par la Commission des transports et je crois que ces deux faits doivent être considérés en même temps. Cela traite des articles de péréquation contenus dans le bill. C'est pourquoi j'hésite à me prononcer aujourd'hui—personne, à mon sens, ne pourrait le faire—jusqu'à ce qu'on en voie les résultats.

M. BYRNE: Alors on peut supposer que les 7 millions ne seront utilisés d'aucune façon à l'endroit des taux transcontinentaux pour faire la péréquation. . .

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne dirais pas cela. Je crois que cette question doit être laissée à la discrétion de la Commission des transports. Celle-ci pourrait bien décider de les utiliser.

M. BYRNE: A-t-elle juridiction à cet égard? Serait-il possible d'appliquer une subvention à un taux de concurrence?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est peut-être peu probable, mais je ne saurais répondre catégoriquement. Je crois que c'est là une question sur laquelle la Commission devra se prononcer.

M. MACDONNELL: Je me rends compte des difficultés qu'éprouve le ministre à l'endroit de la péréquation. Je crois qu'à l'avenir les nouveaux dictionnaires devront accorder un sens tout à fait nouveau au mot "péréquation".

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois avoir dit, à la Chambre, que cette expression était difficile à définir.

M. MACDONNELL: Y a-t-il contradiction dans l'article 18? Aux alinéas a) et b), nous lisons ce qui suit:

. . . le ministre des Finances peut, lorsque le gouverneur en conseil l'autorise, verser, sur le Fonds du revenu consolidé

a) À la Compagnie du Chemin de fer canadien du Pacifique, un montant égal aux frais annuels de l'entretien du réseau entre Sudbury et Fort-William. . .

et ainsi de suite. Ensuite, au paragraphe (2), on lit ceci:

La Commission des transports du Canada doit déterminer les frais annuels de l'entretien des voies ferrées pour lesquels on peut effectuer un versement en vertu du présent article, et elle doit fixer la longueur de ces voies ferrées à l'égard de chaque compagnie.

Je ne dis pas de quelle compagnie il s'agit, mais il me semble qu'il faut lire ces deux passages ensemble. L'un paraît être une déclaration positive alors que l'autre semble accorder toute latitude.

L'hon. M. CHEVRIER: En réponse à votre remarque, monsieur Macdonnell, je crois que l'article signifie que le Pacifique-Canadien recevra le plein montant des frais annuels d'entretien des 552 milles de voies, sous réserve des dispositions du paragraphe 4, et le National-Canadien doit toucher le plein montant requis pour l'entretien de 552 milles du total de 985 milles de voies ferrées, et la Commission des transports, au paragraphe (2), doit déterminer l'étendue des voies ferrées dont l'entretien sera payé par la subvention, qu'il s'agisse des gares comme il a été recommandé dans une des modifications présentées par le Pacifique-Canadien, ou qu'on s'en tienne à la définition contenue présentement dans la Loi des chemins de fer; je crois cependant qu'il s'agira simplement des lignes principales et secondaires, des gares de triage, des voies principales et des voies de passage dans les gares de triage. La Commission des transports devra déterminer ce qu'il faut entendre par les voies ferrées.

M. MACDONNELL: Une autre question. Quelle est à vrai dire la distance de Sudbury à Fort-William? Elle ne doit pas dépasser 500 milles?

L'hon. M. CHEVRIER: 552 milles.

M. MACDONNELL: J'ai peut-être là ma réponse. C'est l'étendue exacte des voies ferrées entre ces deux endroits ?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

M. MUTCH: Il ne faut pas confondre longueur de voies et distance miliaire, n'est-ce pas ?

M. LAING: À mon avis, cette disposition est magnifique et sert principalement de leçon. Nous avons pendant trop d'années pensé que ce pays était divisé en deux: l'Est et l'Ouest. La présente mesure souligne particulièrement l'unité de l'Est et de l'Ouest. Je crois donc que l'argent devrait être dépensé à la discrétion de la Commission des transports et si cet organisme applique également ce montant au transport dans les deux sens, le pays tout entier en retirera une bonne leçon d'unité.

Le PRÉSIDENT: L'article 18 est-il adopté ?

M. GREEN: Monsieur le président, au sujet de cet article 18:

Aux fins du présent article, voies ferrées signifie... ?

Pourquoi n'introduit-on pas une définition de "voies ferrées" dans les bills ?

Le PRÉSIDENT: Afin de réaliser une plus grande flexibilité.

L'hon. M. CHEVRIER: Est-ce dans l'exposé du Pacifique-Canadien ?

M. GREEN: Oui.

L'hon. M. CHEVRIER: À cet égard l'exposé de ce chemin de fer soulève maintes objections. Il voudrait inclure les gares. Cela ne me paraît pas acceptable et soulève des objections.

Le PRÉSIDENT: Nous attendons la nouvelle rédaction de la modification convenue à l'article 330. Est-elle prête, monsieur O'Donnell ?

M. O'DONNELL: Je vais vous la lire. Elle a été rédigée à la hâte. Nous suggérons que l'on conserve l'article 330 (1). Ensuite, empruntant un peu de la terminologie des anciens articles 331 et 332, que le Comité trouvera en regard de la page 4 du projet de loi, nous proposons le libellé suivant pour les paragraphes (2), (3) et (4). Je vais vous les lire:

(2) Lorsqu'un tarif de marchandises, autre qu'un tarif de concurrence, réduit une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi, la compagnie doit déposer ce tarif auprès de la Commission au moins trois jours avant la date d'effet.

(3) Lorsqu'un tarif de marchandises, autre qu'un tarif de concurrence, majore une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi, la compagnie doit, de la même manière, déposer et publier ce tarif au moins trente jours avant la date de son entrée en vigueur.

(4) La compagnie doit déposer auprès de la Commission...

Inutile de continuer; c'est la disposition qui porte maintenant le numéro 332. Le paragraphe 5 serait le paragraphe 2 dans sa forme actuelle.

Le PRÉSIDENT: Passez-moi donc ce texte, s'il vous plaît ? Il serait bon que je fasse polycopier ce texte à l'heure du lunch. Le Comité en aura un exemplaire lorsqu'il se réunira de nouveau à 3 heures 30.

M. GILLIS: Monsieur le président, avant de suspendre la séance, je dois dire que je vous ai remis un exposé de la *British Columbia Fruit Growers' Association*.

Le PRÉSIDENT: Il est rendu à l'imprimerie, monsieur Gillis.

M. GILLIS: Je remarque qu'il figure parmi ceux que vous avez fait circuler.

Le PRÉSIDENT: On s'occupe de l'imprimer.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le Comité reprend ses travaux à 3 h. 30 de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Vous avez devant vous la modification qui a été adoptée ce matin à l'article 330. La rédaction proposée qui vous a été remise relativement à l'article 330 exige qu'on apporte trois modifications: au paragraphe (4), tous les mots à partir de "toutefois" sont supprimés. Monsieur Green, avez-vous la nouvelle rédaction devant vous?

M. GREEN: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Tout ce qui suit le mot "toutefois", y compris ce mot, au paragraphe 4, est supprimé. Dans la version anglaise, à la troisième ligne du paragraphe 5, le mot "it" est supprimé et remplacé par les mots "the tolls therein", et, à la fin de la quatrième ligne, le mot "rates" est supprimé et remplacé par le mot "tolls".

M. WHITESIDE: Dans l'article 4, tout ce qui suit le point et virgule disparaît?

Le PRÉSIDENT: Oui. Il y a une autre modification, messieurs. Au début des paragraphes 2 et 3 apparaissent les mots: "Sauf ordre contraire de la Commission."

M. HELME: Où cela apparaît-il?

Le PRÉSIDENT: Au début des paragraphes 2 et 3.

M. O'DONNELL: Cette modification a trait à la clause conditionnelle dont vous avez parlé ce matin relativement au paragraphe 2 de l'article 331.

Le PRÉSIDENT: M. Green propose que l'article 330 soit modifié de la façon suivante:

330. (1) Tout tarif de marchandises et chaque modification d'un tarif de marchandises doivent être déposés et publiés, et un avis de leur émission et de l'annulation de tout semblable tarif ou partie de tarif doit être donné conformément aux règlements, ordres ou instructions édictés par la Commission.

(2) Sauf ordre contraire de la Commission, lorsqu'un tarif de marchandises, autre qu'un tarif de concurrence, réduit une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi, la compagnie doit déposer ce tarif auprès de la Commission au moins trois jours avant sa date d'effet.

(3) Sauf ordre contraire de la Commission, lorsqu'un tarif de marchandises, autre qu'un tarif de concurrence, majore une taxe dont l'imposition était antérieurement autorisée sous le régime de la présente loi, la compagnie doit, de la même manière, déposer et publier ce tarif au moins trente jours avant la date de son entrée en vigueur.

(4) La compagnie doit déposer auprès de la Commission les tarifs de taux de concurrence, et chaque semblable tarif doit spécifier la date de son émission et celle de son application projetée.

(5) Lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis de son émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instructions de la Commission, les taxes y prévues, à moins que la Commission ne les rejette, ou n'en suspende ou remette à plus tard l'application, et tant qu'elle ne l'aura pas fait, sont péremptoirement censées être les taxes licites et doivent prendre effet à la date mentionnée dans le tarif comme étant celle où on a l'intention de le mettre en vigueur, et un tel tarif doit remplacer tout tarif antérieur, ou une partie quelconque de ce dernier, dans la mesure où il réduit ou majore les taxes y prévues; et la compagnie doit, par la suite, imposer

les taxes qui y sont spécifiées, jusqu'à ce que ledit tarif expire, ou que la Commission le rejette ou en suspende l'application ou qu'un autre tarif le remplace.

Êtes-vous prêts à prendre le vote ?
Adopté.

M. GILLIS: Monsieur le président, auriez-vous l'obligeance de mettre l'amendement aux voix ?

Le PRÉSIDENT: Très bien. Ceux qui sont en faveur ? Contre ?
Adopté.

M. LAFONTAINE: Vous êtes passablement à cheval sur le règlement.

Le PRÉSIDENT: Passons maintenant à l'article 332B. J'aurais une recommandation à faire à ce propos. Les membres du Comité ne s'entendent pas quant à cet article. Il doit être donné à chacun d'exprimer ses vues en entier, mais, par déférence pour ses collègues, chacun devrait exprimer son opinion une fois pour toutes. Nous ferons le tour de la table à partir du premier qui prendra la parole.

M. GREEN: Monsieur le président, sur ce point je ne vois pas pourquoi on adopterait une règle quelconque pour la seule raison que les opinions sont partagées. Le Comité a procédé jusqu'ici de façon très régulière et j'estime que vous nous avez tous traités équitablement. Je propose donc que nous procédions comme nous l'avons fait précédemment.

Le PRÉSIDENT: J'ai suffisamment confiance dans les membres du Comité pour continuer comme par le passé, monsieur Green.

M. GREEN: Il peut surgir des questions qui exigeront une réponse. Je ne crois donc pas qu'il soit bon d'établir une règle rigide pour fixer le nombre des discours.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Article 332B. L'article est-il adopté ? Ceux qui sont en faveur ?

M. LAING: Monsieur le président, il est un point sur lequel j'aimerais attirer l'attention du Comité relativement à cet article. Pour ce qui est de ces taxes de concurrence transcontinentales, dans leur application aux points intermédiaires elles se rapportent de façon bien définie aux taux transcontinentaux. Les gens de l'Alberta, et aussi ceux de la Saskatchewan je pense, ont été très satisfaits de cette règle du un et un tiers. À mon avis, ils ont oublié un fait: c'est que les avantages qui pourraient découler de cette règle ou de toute autre multiplication de la taxe dépendent entièrement et uniquement du maintien du taux transcontinental. Les représentants de l'Alberta étaient tellement contents, mais ils ne se sont pas rendus compte que si les taux transcontinentaux ne sont pas maintenus ils ne gagneront rien et seront en réalité perdants. Prenons le cas de l'acier, qui a été mentionné précédemment; si les taux transcontinentaux sont maintenus, on obtiendra à Calgary, Edmonton et d'autres endroits des taux beaucoup plus favorables sur la base multiplicatrice de un et un tiers. Mais si les taux transcontinentaux disparaissent, le seul taux applicable est beaucoup plus élevé que le taux actuel. Et en l'absence d'un taux transcontinental, on appliquerait aussitôt un tarif beaucoup plus élevé. Il en est de même des conserves et autres produits: ils dépendent entièrement du maintien des taux transcontinentaux pour obtenir quelque avantage sur les taux actuellement en vigueur. Ces gens comptent entièrement sur le maintien des taux transcontinentaux pour la conservation des taux à un niveau aussi favorable qu'ils le sont aujourd'hui. Autrement ils seraient en bien plus mauvaise posture.

Et maintenant, lorsque M. Knowles était parmi nous, j'ai essayé d'obtenir l'assurance que les chemins de fer maintiendraient le tarif transcontinental; comme seule réponse, nous avons eu indirectement, sous forme de question,

l'assurance de ce maintien lorsqu'il fut demandé si les chemins de fer allaient supprimer les taux transcontinentaux. Monsieur le président, je dirai que nous n'aimons pas beaucoup qu'on réponde aux questions par d'autres questions. Celle que j'ai posée à M. Knowles figure à la page 33 du fascicule n° 5 — je l'avais formulée après qu'il eut déclaré qu'il n'y avait qu'un très petit nombre de taux de compris dans toute cette affaire. Mais il avoua plus tard que ce petit nombre de taux embrassait une forte proportion du trafic qui nous intéresse. Or il ne nous intéresse pas de savoir qu'il s'agit seulement d'un petit nombre de taux; nous voulons savoir quel volume de marchandises est transporté en vertu de ces taux. Il a avoué qu'un fort volume de transport était effectué à ces taux qu'il veut faire modifier. Relativement à ce passage des témoignages, permettez-moi de rappeler sa réponse à ma question que je lui pose à la page 33.

D. C'est le mouvement qui nous intéresse, et non pas le nombre des tarifs.—R. Je crois que vous avez raison à ce sujet, monsieur Laing et, comme je l'ai déjà dit, je suis persuadé que si les chemins de fer abolissaient les tarifs de concurrence sur le fer et l'acier, il leur faudrait bientôt établir un taux peu élevé sur un produit désigné afin de permettre aux gens de Vancouver de faire venir leurs matières premières de l'Est tout comme ils font venir d'autres denrées; je pense également que ce sera un tarif assez bas.

Eh! bien, cette réponse laisse entendre que certains de ces taux inférieurs au tarif-type sont trop faibles pour être avantageux aux chemins de fer et qu'il faudra les relever. La difficulté, à notre point de vue et de l'avis des gens dans le territoire intermédiaire, la chose importante est de savoir si ces taux de concurrence transcontinentaux seront maintenus, abandonnés ou remplacés par quelque autre genre de taux. S'ils sont supprimés en tant que taux transcontinentaux, alors le tarif aux points intermédiaires aussi bien qu'au littoral subira un relèvement très considérable. Par conséquent, nous sommes convaincus qu'il nous faut maintenir, au point de vue de nos gens de la côte, ces taux transcontinentaux, sans forte perte pour nous-mêmes. Si ce que je vais dire est erroné, qu'on me corrige. Je dois dire que notre province, et les autres derrière nous, sont celles qui ne peuvent se passer du tarif transcontinental, et nous affirmons que si vous le supprimez et si vous nous donnez les taux de marchandises, vous allez détruire tous les avantages qui nous reviennent et vous aussi, les gens des Prairies, vous allez perdre tout l'avantage que procurerait l'application du un et un tiers au tarif transcontinental.

MM. Brazier et Glover ont présenté l'autre jour un exposé en faveur de la Colombie-Britannique. Ils sont venus ici à titre de représentants de la Colombie-Britannique et du gouvernement de cette province; ils avaient conféré avec les membres du *Board of Trade* de Vancouver et de l'Association des manufacturiers canadiens, à Vancouver, et aussi avec d'autres, des groupes de consommateurs de cette ville. Ils étaient fort inquiets de cette affaire. Je regrette que M. Brazier ne soit pas ici aujourd'hui. Nous avons M. Glover parmi nous et j'ose espérer, monsieur le président, que si l'on exprime le désir de l'entendre, vous permettrez qu'il nous adresse la parole, car, croyez-moi, pour nous cette affaire est d'importance primordiale. Je dirai en outre qu'elle est importante aussi bien pour les autres provinces qui, jusqu'à présent, se sont assurées du grand avantage que comportait cette mesure législative.

Je dois ajouter que la population de la Colombie-Britannique était extrêmement heureuse d'accueillir le rapport de la Commission Turgeon et partout, les expéditeurs, les professionnels, les hommes d'affaires et ceux qui avaient affaire aux tarifs-marchandises, tous ont exprimé leur profonde satisfaction de ce rapport et ils ont aussi manifesté leur extrême contentement devant la décision du gouvernement de mettre à exécution les recommandations du rapport; ils sont complètement acquis à la pensée que les taux seront égalisés par tout le Canada, quel que soit le sens que l'on attache à cette expression. Quels

que soient les moyens employés pour réaliser la péréquation, ils estiment que des mesures seront prises graduellement, mais aussi rapidement que possible, pour réaliser ce projet de péréquation. Cependant, ils ne croient pas que l'article 332B, en tentant de prévoir tous les détails avec trop de précision, atteindra le but visé alors qu'il pourra bien faire perdre tout ce que nous avons présentement.

Monsieur Glover et ses adjoints ont fait ici un calcul assez compliqué indiquant à quel point il vous faudra augmenter les taux transcontinentaux si vous maintenez les taux actuels à Calgary et Edmonton. Ils ont aussi signalé que si les taux transcontinentaux sont maintenus, le territoire du littoral du Pacifique serait pour ainsi dire rapproché de l'intérieur; ce sont des chiffres fort remarquables et nous estimons qu'une plus grande sécurité pour notre position en découlera.

Les représentants des Maritimes ont manifesté leur approbation à cet égard. Je crois en effet qu'il en est ainsi, de façon générale. Je suis d'avis qu'ils n'ont pas obtenu autant de garantie qu'ils le croient sur une bonne partie des marchandises comprises dans un tarif. Ils ont pu faire garantir la disposition relative au 20 p. 100 d'escompte, mais je ne crois pas qu'ils se soient garantis contre une augmentation éventuelle des taux. On me dit que 20 cents dans un dollar représentent 20 p. 100, mais 20 p. 100 de \$4 se chiffre à 80 cents.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes à discuter l'article 332B, monsieur Laing.

M. LAING: Je le sais, merci. Nous aimerions avoir le sentiment d'apporter notre contribution au plan général de péréquation des taux dans le Canada tout entier, mais nous n'estimons pas devoir accepter une chose qui nous est très désavantageuse et qui signifierait la perte de tout le bienfait que nous propose la règle du un et un tiers.

À la page 35 se trouve consignée une très intéressante conversation entre M. Evans et M. Knowles, et je vois ici que M. Evans a posé à M. Knowles la question suivante:

D. Alors, sans demander plus que votre opinion personnelle, pensez-vous qu'il est désirable que cet article intervienne pour protéger cette situation?

Autrement dit, il faisait allusion à la protection des taux transcontinentaux et voici la réponse de M. Knowles:

R. C'est une question d'ordre juridique à laquelle je ne puis répondre.

Or quand on en vient au paiement des tarifs-marchandises, aucune question juridique n'entre en jeu: soit que nous payions les taux transcontinentaux, soit que nous tombions sous un tarif de marchandises beaucoup plus élevé. Par conséquent on ne peut écarter un problème de cette importance en disant qu'il constitue une question juridique que l'on ignore... Monsieur le président, je vous avouerai que je sais peu de choses sur ce bill qui est entièrement une affaire de transports. J'ai tâché d'étudier un ou deux facteurs qui, à mon sens, sont importants et sont la clef de toute cette convention, et je crois que le maintien de nos taux transcontinentaux sont pour nous un avantage que nous possédons présentement, dont nous avons joui dans le passé, que nous ne voulons pas perdre; ces taux servent de fondement aux tarifs du territoire intermédiaire régis par la règle du $1\frac{1}{3}$, et cet avantage a fort contenté la population du Centre du Canada. Nos gens ne seront contents que si cette règle du $1\frac{1}{3}$ est mise en pratique, ce qui n'est possible qu'avec le maintien des taux transcontinentaux.

M. BYRNE: Monsieur le président, je suis essentiellement d'accord avec M. Laing sur ce sujet, mais non entièrement, car cette clause porte atteinte à la Colombie-Britannique; elle s'écarte aussi du principe sur lequel on a fondé

les taux transcontinentaux. C'est une clause qui s'écarte du bill tout entier, contenant une disposition discriminatoire à l'égard des provinces de l'Ouest, et je crois qu'elle sera contraire aux intérêts de l'Alberta et de la Saskatchewan lorsqu'elle sera mise en vigueur.

Le ministre et des témoins ont affirmé que les taux transcontinentaux doivent être compensatoires. Nous disposons de statistiques à cet égard. Je me rappelle avoir demandé à l'un des témoins et au ministre s'ils pouvaient nous donner quelque idée du volume de denrées au tarif-marchandises que l'on transportait aux taux transcontinentaux. On nous a donné une réponse assez évasive qui pouvait faire croire que la question était sans importance. Mais en considérant ce problème, je m'aperçois qu'il y a un grand nombre de taux. Si donc il existe un grand nombre de taux et de frais qui seront atteints, alors il y aura sûrement perte de revenus pour les chemins de fer si les taux sont réduits aux points intermédiaires.

Je suis allé aux renseignements et quelqu'un, le président je crois, m'a dit que cette perte serait compensée par une augmentation générale des taux de péréquation, que certaines des provinces centrales auraient à payer un taux légèrement plus élevé. Cela ne semble pas cadrer avec l'explication qui nous a été donnée précédemment à l'effet que les taux transcontinentaux sont concurrentiels et doivent être compensatoires, de telle sorte que les intéressés ne peuvent pas, si je comprends bien, retirer une portion de l'argent ou des épargnes ou une augmentation de leurs revenus à même les taux accrus dans les provinces centrales; cela ne peut être utilisé pour compenser les pertes en taux transcontinentaux, de sorte qu'il doit y avoir un moyen de compenser les pertes subies par les chemins de fer.

À mon avis, c'est purement une question de principe. Dans tous les exposés que nous avons reçus jusqu'à présent et dans presque tous les témoignages entendus, à l'exception peut-être de celui de l'Alberta, on note que cette mesure s'écarte du principe des taux de concurrence. Le témoin de la Saskatchewan n'était pas aussi volubile que le témoin de l'Alberta lorsqu'il s'est opposé à l'état de choses actuel. Toutefois, j'ai pensé que le témoin de la Saskatchewan soutenait fermement une opinion objective sur la situation tout entière, si je puis dire.

J'ai dit qu'au cours des exposés que nous avons entendus, certains témoins ont pris à vrai dire un intérêt académique dans cette règle du $1\frac{1}{3}$, et pourtant ils estiment que le principe en cause n'en est pas un qui devrait être incorporé dans la loi. C'est à cause de cela que, dans mon opinion, on devrait s'opposer à cet article.

M. GREEN: Comme je suis le seul autre membre du Comité qui vienne de la Colombie-Britannique, il serait peut-être bon que je vous expose mes vues afin que vous ayez une vue d'ensemble de la position de notre province.

Je diviserai donc mon exposé en six parties et je vais tâcher d'aborder le problème non seulement du point de vue d'un représentant de la Colombie-Britannique, mais aussi du point de vue de tout Canadien, en tenant compte de l'intérêt du Canada tout entier, l'intérêt général du pays.

Je demanderai en premier lieu ce que l'on entend par ces taux de concurrence. Les témoignages ont clairement démontré que les taux de concurrence sont dans une catégorie distincte. Ils donnent aux chemins de fer un moyen de lutter contre la concurrence, tant par eau que par route, ou contre toute autre concurrence comme celle des marchés, ainsi qu'un témoin l'a précisé. De toute façon ils constituent une catégorie de taux distincte des autres et les chemins de fer peuvent pour ainsi dire les utiliser complètement à volonté. Ils sont inférieurs aux autres taux et les compagnies ferroviaires peuvent les relever ou les réduire à volonté. Si j'ai bien compris—corrigez-moi si je me trompe—la Commission des transports ne peut intervenir si l'on hausse ou si l'on baisse ces taux ou encore si ces derniers sont entièrement supprimés.

Les taux de concurrence ont entraîné de nombreuses difficultés. Je ne crois pas être injuste en avançant que les taux de concurrence qui existent en Ontario et dans le Québec par suite de la concurrence par eau et par routes ont été le moyen dont on s'est servi pour forcer les huit autres provinces du Canada à supporter une part inégale du fardeau d'entretien de nos chemins de fer parcourant ces autres provinces. Cet état de choses provient, naturellement, du fait qu'il y a de meilleures routes dans les deux provinces Centrales, et aussi un plus grand nombre de voies fluviales, et cette situation s'accroîtra davantage lorsqu'on aura procédé à la canalisation du Saint-Laurent.

Le présent bill contient un nouvel article 331, article traitant des taux de concurrence. C'est l'article principal qui porte sur les taux de concurrence et il exige un examen plus minutieux de ces taux. Il vise à resserrer l'imposition de ces taux et, pour ma part, je crois que c'est une bonne chose. À l'avenir les chemins de fer pourront plus difficilement présenter un taux de concurrence, car il leur faudra établir plusieurs faits très clairement: ils devront prouver que la concurrence existe et que ces taux comporteront un profit. Autrement dit, ils ne pourront pas fixer un taux de concurrence qui aura pour résultat de transporter des marchandises à perte; de plus, ils devront montrer que les taux ne sont pas plus bas qu'il ne faut pour parer à la concurrence.

Ces trois exigences sont inscrites dans l'article 331, au paragraphe (2). Si elles sont appliquées—et je n'ai aucune raison de douter qu'elles le soient—on peut dire alors qu'elles imposent un code passablement sévère aux chemins de fer dans la présentation de taux de concurrence. N'oubliez pas que dorénavant les chemins de fer devront se conformer à ces dispositions avant d'établir un taux de concurrence.

Voilà ce que j'avais à dire relativement au premier point, à seule fin de démontrer en profane ce qui ressort de ces taux de concurrence. Comme la plupart d'entre vous, messieurs, il y a à peine une semaine ou deux que je me suis appliqué à l'étude des tarifs-marchandises et je n'en sais vraiment pas grand chose.

Passons au point suivant. Avant cela je tiens à dire qu'il est très important, tout le long de cette étude de l'article 332B, de ne pas oublier ce que sont les taux de concurrence et de se rappeler ce code qui veut qu'il y ait concurrence, que les taux doivent être profitables aux chemins de fer et que ceux-ci ne peuvent pas les abaisser plus qu'il ne faut pour parer à la concurrence.

Ainsi nous arrivons à mon point suivant qui porte sur les taux transcontinentaux. Il est admis que ces taux transcontinentaux sont des taux de concurrence. Ils doivent l'être, en toute équité, à moins d'une raison contraire très spéciale. Ils doivent être inclus dans la disposition générale sur les taux de concurrence, c'est-à-dire l'article 331. Tous les taux de concurrence de l'Ontario et du Québec sont prévus par l'article 331. Il n'intervient là aucun article 332B et à moins qu'il n'y ait une raison toute spéciale de traiter ces taux transcontinentaux d'une façon différente des taux de concurrence, alors il n'y a pas la moindre justification de l'article 332B.

Les taux transcontinentaux ont apporté à la Colombie-Britannique un bienfait très marqué. J'imagine qu'ils ont eu le même effet dans les autres provinces, dans celles de l'Est en ce qui concerne les marchandises allant de l'ouest à l'est, mouvement que nous espérons voir grandir à l'avenir, soit dit en passant. Mais en premier lieu ces taux ont été un grand bienfait pour la Colombie-Britannique en ce qui regarde le trafic allant vers l'ouest.

Nous jouissons de ces taux transcontinentaux en raison principalement de la concurrence par eau, puisque notre province longe le Pacifique, et aussi en raison de la concurrence américaine par eau, beaucoup plus considérable que la concurrence canadienne pour ce genre de transport, et de plus par suite de la concurrence des chemins de fer américains. Un des témoins a mentionné

l'autre jour que le bois américain était dirigé vers l'est de l'Ontario par les chemins de fer américains et que les marchands de bois pouvaient vendre à meilleur prix que les marchands canadiens par suite de l'avantage que leur procurent les taux moins élevés en vigueur aux États-Unis.

Nous obtenons ce tarif transcontinental grâce à notre position géographique et n'oubliez pas, messieurs, que la Colombie-Britannique est à au moins mille milles—le littoral est d'au moins 1,000 milles plus éloigné de Toronto et de Montréal que tout autre centre commercial au Canada, si bien que nous devons toujours payer des taux de transport plus élevés, sauf pour les groupes très limités de marchandises à l'égard desquels nous bénéficions des taux transcontinentaux; et même avec les taux transcontinentaux, nous payons plus maintenant sur un grand nombre d'entre eux que ne payent les gens de n'importe quel point intermédiaire.

Le problème des taux de transport a toujours été pour nous l'un des plus difficiles. La Colombie-Britannique et les Maritimes ont, je crois, été très gravement handicapées du fait de la structure tarifaire du transport-marchandises au Canada, et c'est avant tout parce que nous sommes si loin des grands centres peuplés, et de la grande richesse du pays ainsi que des grands centres industriels de la nation. Pour nous c'est là un point qui ne souffre pas de discussion. Du plus loin que je me souvienne—et je ne parle pas d'un siècle, mais il y a bien des années—du plus loin que je me souvienne, dis-je, les habitants de ma province se sont terriblement tourmentés au sujet de cette question des taux de transport.

M. LAING: Ils ont toujours retenu les services d'avocats pour combattre ces tarifs.

M. GREEN: La province de la Colombie-Britannique a, pendant des années et des années, engagé des avocats pour réclamer contre les taux de transport.

L'hon. M. CHEVRIER: Elle ne devrait pas avoir à faire cela et à payer de gros honoraires si la présente mesure est adoptée.

M. GREEN: Je ne demande qu'à être d'accord avec vous, monsieur le ministre; cependant, j'ai bien peur que si l'article 332B est approuvé, vous n'ayez à entreprendre un autre demi-siècle de lutte pour obtenir des taux plus équitables pour la Colombie-Britannique.

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne le crois pas.

M. GREEN: Peut-être me donnez-vous tort, mais je crois qu'il en sera ainsi, et ce n'est pas très drôle de voir une province aux prises avec un tel problème pour l'avenir.

Maintenant, les avantages n'ont pas été, notez-le bien, du seul côté de la région côtière de la Colombie-Britannique, y compris Victoria et Prince Rupert, qui jouit présentement d'un essor considérable; on y a construit il y a environ un an une vaste usine de cellulose et on doit y ériger une immense aluminerie qui coûtera, je crois, 500 millions de dollars, et il en naîtra une ville de 50,000 habitants près de Prince Rupert—; ces bienfaits se sont étendus aux centres du littoral et à New-Westminster, en fait à tout le littoral de la Colombie-Britannique où se trouve le gros de la population, et même jusqu'à l'intérieur des terres, car, à l'intérieur, si l'on excepte la zone qui bénéficie des taux transcontinentaux spéciaux, on jouit d'un faible taux de transport pour le retour depuis la côte jusqu'à l'intérieur des terres. Ces gens n'ont pas à payer le taux de transport à travers le pays; on leur fait le taux transcontinental auquel s'ajoute le taux depuis Vancouver ou Prince Rupert jusqu'à l'intérieur des terres. Bref, l'ensemble de la province en a bénéficié, car cette partie est beaucoup plus peuplée, et nous avons une bien plus grosse population que l'Alberta. D'après le recensement dont la statistique nous a été communiquée hier, la Colombie-Britannique a une population de plus de

1,150,000 habitants tandis que l'Alberta en a, je crois, quelque 900,000. La différence est de 250,000. Et si vous ajoutez à la population de la Colombie-Britannique celle du Manitoba, qui est d'environ 700,000 . . .

L'hon. M. CHEVRIER: Plus.

M. GREEN: Peut-être plus—cela vous donne un gros pourcentage des habitants de l'Ouest canadien qui souffriront des effets de cet article 332B s'il est approuvé.

En ce qui concerne la Saskatchewan, je crois qu'elle occupe une position à peu près mitoyenne, c'est-à-dire que l'est de la Saskatchewan en souffrira tandis que l'ouest de la province en bénéficiera, si bien que l'effet en sera pour ainsi dire nul en Saskatchewan. Sauf erreur, la Saskatchewan devait observer la neutralité sur cette question et l'on s'en désintéressait tout à fait. Ce n'est pas ainsi que la question a été exposée, mais, quoi qu'il en soit, l'Alberta est la province qui favorise le plus ce changement, et la dernière chose que nous de la Colombie-Britannique ferions serait de chercher noise à l'Alberta, car nous estimons—et les Albertains estiment aussi—que si nous pouvons collaborer plus étroitement, ce serait à l'avantage des deux provinces.

Ainsi, dans mon second point j'ai cherché à faire un bref exposé de ce qu'est le tarif transcontinental et de ce qu'il représente pour nous ainsi que pour les Prairies. Calgary bénéficie d'un taux plus bas, du fait du tarif transcontinental, que celui qu'on lui ferait si elle était obligée de payer le taux régulier à travers le pays. Cela a été dit au cours du premier ou du deuxième jour où les témoignages ont été entendus, parce que Calgary, comme les villes de l'intérieur de la Colombie-Britannique, bénéficie du taux transcontinental auquel s'ajoutent les frais de transport depuis le littoral jusqu'à destination, et pour les classes de marchandises à l'égard desquelles ils réclament, on leur fait un taux beaucoup plus bas, du fait du tarif transcontinental, que celui qu'elles devraient payer si le tarif transcontinental était aboli.

M. JOHNSTON: Les taux les plus élevés dans tout le Canada.

M. GREEN: Mais vous bénéficiez des taux les plus bas sur d'autres classes d'envois. On vous fait le taux applicable au Nid-de-Corbeau.

M. JOHNSTON: Pour vous rattraper, vous avez fait abolir le taux différentiel des Rocheuses.

M. GREEN: Le taux différentiel des montagnes est un fardeau de plus que nous portions et qui n'aurait jamais dû nous être imposé.

Dès lors, le troisième point consistera à examiner l'effet réel de cet article 332B. Il stipule arbitrairement que les taux dans l'ensemble des Provinces des Prairies et, dans certains cas, dans des endroits aussi éloignés que Fort-William, ne doivent pas excéder $1\frac{1}{3}$ des taux transcontinentaux. Il n'y est pas dit que les taux applicables sur les lignes qu'empruntent les marchandises n'excéderont pas $1\frac{1}{3}$; c'est toute la région qui y est visée. Cela signifie que pour certaines de ces marchandises, le taux sera, je crois, à peu près le même à Fort-William qu'à Edmonton et pour des centaines de milles au nord jusqu'à Waterways et des centaines de milles au sud jusqu'à Lethbridge. Est aussi visée toute la zone qui s'étend à l'ouest de l'endroit où la ligne de démarcation bénéficie d'un taux particulier.

M. JOHNSTON: En est-il de même pour le triangle Windsor-Sudbury-Montréal?

M. GREEN: Oui, M. Johnston dit qu'il en va de même pour le triangle Montréal-Sudbury-Windsor, et, avec son grand talent, il préconise l'abolition du triangle Montréal-Sudbury-Windsor. Les provinces de l'Ouest demandent que le triangle disparaisse et qu'on calcule les frais de transport d'après la distance en milles. Cependant, l'instant d'après, il se lève et déclare qu'il désire une tranche beaucoup plus grande des Prairies, s'étendant sur des milliers de milles, où le taux de transport serait le même pour toutes les gares.

M. JOHNSTON: Un instant, s'il vous plaît.

M. GREEN: Vous pourrez faire votre propre discours.

Le PRÉSIDENT: Messieurs! messieurs!

M. GREEN: Je ne m'étonne pas que Winnipeg n'admette pas ce résultat, car je crois que c'est très injuste et que cela signifie qu'il y aura, dans les Prairies, un barème des taux de transport moins que raisonnable sur les articles atteints par la formule du $1\frac{1}{3}$ —et cela est certain si les taux doivent être les mêmes partout.

Envisageons maintenant l'effet sur les compagnies de chemin de fer. Ces compagnies se trouvent dans la position suivante: elles doivent assurer le transport des marchandises jusqu'à cette vaste zone à un taux uniforme. Et alors, que vont-elles faire? Que ferait n'importe lequel d'entre vous si vous décidiez quels taux doivent être exigés par la compagnie de chemin de fer? Vous changeriez le taux, surtout si rien ne vous en empêchait. Eh! bien, vous pouvez le faire en ce qui concerne les taux de concurrence.

M. Evans a donné des chiffres pour montrer comment les directeurs du Pacifique Canadien seraient forcés, s'ils veulent prouver qu'ils sont des hommes d'affaires avisés, de majorer leur tarif. Il a déposé un tableau indiquant le mouvement des wagons depuis l'Est du Canada jusqu'à la région des Prairies et à celle du Pacifique, basé sur une tranche de quatre jours de l'enquête faite par la Commission des transports sur les feuilles de route pour l'année 1949. Je ne sais pas à quelle page des délibérations ces chiffres apparaissent, monsieur le président, mais ils démontrent que le trafic de ces marchandises sur le territoire de la Colombie-Britannique à ces taux transcontinentaux a rapporté la somme de \$1,548,365 en une année. C'était là leur évaluation du chiffre d'affaires qu'ils faisaient sous ce régime de taux transcontinentaux en Colombie-Britannique. Dans les Prairies, où le chiffre d'affaires était censé baisser si la formule du $1\frac{1}{3}$ était mise en vigueur, ces chiffres ont presque décuplé. Le chiffre qu'ils ont donné comme devant être exposé à baisser dans les Prairies si la formule du $1\frac{1}{3}$ était en vigueur, s'établit à \$15,501,445.

À présent, ces directeurs pourraient-ils justifier leur décision de courir le risque d'accuser une perte sur ce chiffre d'affaires de 15 millions de dollars afin de conserver un chiffre d'affaires de un million et demi en Colombie-Britannique? Ne croyez-vous pas que nous avons amplement raison de craindre que les compagnies de chemin de fer n'augmentent ces taux transcontinentaux si le bill est adopté? En ce qui me concerne, je serai des plus surpris si, une fois la mesure votée, la Colombie-Britannique ne se voit pas menacée d'une augmentation du tarif transcontinental, et cela après quelques jours ou quelques semaines. Si les chemins de fer décident de majorer leurs taux, il n'y a absolument rien que nous puissions faire. Nous ne pouvons en appeler à la Commission des transports, car la question relève exclusivement des chemins de fer.

Donc, à l'appui de mon grief à l'égard de l'article 332B, j'aimerais citer un extrait de l'exposé du *Board of Trade* de Vancouver sur la question du tarif transcontinental de transport. Après avoir reproduit la recommandation de la Commission royale, elle cite un extrait de l'article 332B en l'accompagnant du commentaire suivant:

“Le *Board*,—il s'agit du *Board of Trade* de Vancouver qui compte plus de 2,500 membres—à l'instar des chemins de fer, n'envisage pas sans une vive inquiétude l'adoption des dispositions du Bill 12 qui donnent suite à la recommandation de la Commission. Selon lui, il en résulterait pour les voituriers, en ce qui touche le transport vers les points intermédiaires, des pertes de revenu telles que les sociétés ferroviaires pourraient se voir forcées d'abolir les taxes transcontinentales dont ont si largement bénéficié les villes de Vancouver, Victoria, Prince-Rupert et d'autres localités du littoral.

Voici un tableau qui illustre la situation quant aux taxes transcontinentales régissant le transport des tuyaux de fonte de l'Est canadien vers les localités de la côte du Pacifique ci-après mentionnées:

Premier groupe, comprenant Vancouver, Victoria, Prince-Rupert et New-Westminster:

\$1.12 les 100 livres.—c'est notre taux transcontinental sur le tuyau de fonte—"Poids minimum d'une wagonnée complète: 70,000 lbs."

Reste un autre point très important. On a fourni à notre comité la preuve que bien que nous y gagnions avec les charges de wagon de 70,000 livres, nous payons plus sous le régime du taux transcontinental pour les voiturées plus petites—je crois que c'était 24,000 livres dans le cas des conserves alimentaires—qu'on paie à n'importe quel point des Prairies. Nous ne jouissons de cet avantage qu'à l'égard de ces très grosses charges de wagons.

L'exposé poursuit:

(En ajoutant 33 $\frac{1}{3}$ p. 100, on obtient la taxe des points intermédiaires.)

Cela signifie, évidemment, que le taux sur tout le territoire des Prairies ne sera que \$1.49. Ils l'ont pris comme \$1.50 par comparaison avec notre taux de \$1.12.

Nous nous sommes contentés d'exposer ici, en fonction de trois points de destination, les taxes visant le transport des tuyaux de fonte en provenance de l'Est canadien, ainsi que les pertes estimatives de revenu que subirait à cet égard les voituriers.

Ce taux est pour 100 livres. Le taux actuel à Dawson Creek (C.-B.) est \$2.61; à Calgary et Edmonton, \$2.16; à Saskatoon, \$1.79.

Le taux proposé, d'après la formule du 1 $\frac{1}{3}$, est \$1.50 à chacun de ces quatre points—Dawson Creek, Calgary, Saskatoon et Edmonton—qui sont séparés par des centaines de milles.

La perte de revenu par wagonnée pour les voituriers, compte tenu des taux exigés à l'heure actuelle, s'établit comme il suit: à Dawson Creek »777; à Calgary et Edmonton \$462; à Saskatoon \$203.

Puis, l'exposé donne les distances suivantes de Montréal: à Dawson Creek, 2,655 milles; à Calgary, 2,240 milles; à Edmonton, 2,160 milles; et à Saskatoon, 1,829 milles.

Enfin l'exposé conclut:

Advenant l'abolition des taux transcontinentaux, le plan de la Commission royale connaîtrait un échec: en effet, les taux actuels seraient mis en vigueur aux points intermédiaires, cependant que Vancouver et d'autres localités du littoral se trouveraient plus lourdement imposées. Autre point important: les mêmes taux prévus dans ce projet seraient autorisés quant aux envois vers diverses stations, sans égards pour les distances respectives.

En d'autres termes, le deuxième point signifie que toutes les gares des Prairies paieraient le même taux de \$1.50.

Or, la Chambre de commerce de Vancouver donne à entendre que les compagnies de chemin de fer majoreront probablement leurs taux, de sorte que le taux de Calgary sera exactement le même qu'à l'heure actuelle. Si cela se produit, d'après M. Glover, l'expert économique qui représente la Colombie-Britannique, 63 p. 100 des marchandises présentement assujéties au tarif transcontinental seront défavorablement atteintes en Colombie-Britannique, c'est-à-dire que 63 p. 100 de tous les articles assujétis à ce tarif subiront une hausse de taux chez nous.

M. GILLIS: Voulez-vous dire que toute la province de la Colombie-Britannique sera atteinte à ce point, ou simplement une partie?

M. GREEN: La grande majorité des gens sera atteinte à ce point, car les trois quarts au moins de la population—je devrais plutôt dire les quatre cin-

quièmes de la population—habitent la région où les taux transcontinentaux sont actuellement en vigueur.

M. LAING: Le trajet de retour va-t-il être atteint lui aussi?

M. GREEN: Les autres s'en ressentiront dans une certaine mesure à cause du trajet de retour. M'est avis qu'ils s'en ressentiront autant.

M. LAING: Pas autant qu'en Alberta.

M. GREEN: Non.

J'aborde maintenant un autre point en ce qui concerne l'article 332B. À l'égard de ces marchandises, M. Glover me dit que la ligne de démarcation, pour 13 p. 100 de ces articles, se situe entre Winnipeg et Fort-William. Il y aura un taux uniforme pour toute la région qui renferme les points situés entre Winnipeg et Fort-William, et cela sur toute la ligne jusqu'en Colombie-Britannique. Vingt-six pour cent des endroits situés entre Brandon et Winnipeg; 46 p. 100 entre Regina et Brandon; et 63 p. 100 entre Saskatoon et Regina.

M. WHITESIDE: Cela fait environ 125 p. 100.

M. GREEN: Je suppose que cela devrait être Calgary et Regina. Le quatrième point c'est que cet article 332B ne concorde pas du tout avec le programme de tarif de transport tel qu'on l'a annoncé. Il ne cadre pas du tout avec le soi-disant programme de péréquation. Vous avez là une règle générale de principe que nous admettons tous et un programme général élaboré pour les tarifs de concurrence, les taux de concurrence, et, d'autre part, voici une exception flagrante à la règle générale. Ce point a été réglé et, tout d'abord, je désirerais vous citer un extrait de l'exposé de la Chambre de commerce de Toronto. À la page 6, où il est question de l'article 332B, je relève ce qui suit:

Article 332B (2a) Taxes maximums sur le transport en direction et en provenance du territoire intermédiaire.

Le *Board* met en doute l'opportunité d'introduire dans nos statuts les modalités prévues dans l'amendement proposé. À son avis, les chemins de fer devraient être libres de faire face à toute concurrence réelle ou possible en matière de transport vers le littoral du Pacifique sans avoir à réduire leurs taxes visant le trafic en direction du territoire intermédiaire. C'est grâce uniquement à cette liberté d'action qu'ils peuvent préserver leur revenu et aider en même temps les producteurs canadiens à soutenir la compétition étrangère sur la côte du Pacifique. Dans ses conclusions relatives au problème général des taxes de concurrence, la Commission royale formule à la page 95 de son rapport le principe suivant:

Les chemins de fer devraient avoir le droit de faire face à la concurrence et, après avoir décidé d'établir des taux de concurrence dans une région, ils ne devraient pas être légalement forcés de les appliquer à d'autres régions où la concurrence entre voituriers n'existe pas.

Le PRÉSIDENT: Il est clair, à la lecture de l'exposé, monsieur Green, que, d'après le *Board of Trade* de Toronto, toute perte subie par les chemins de fer par suite de la réduction des taux en Alberta, se produira également dans la province d'Ontario.

M. GREEN: Non, cet organisme ne prétend pas cela.

Le PRÉSIDENT: Pourquoi se mêle-t-il de cette affaire?

M. GREEN: Peut-être ces gens cherchent-ils simplement à donner, comme de bons Canadiens, une juste idée du bill.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'ils représentent le *Board of Trade* de Toronto.

M. GREEN: J'estime qu'ils se montrent impartiaux.

M. MUTCH: Pour une fois, il est possible qu'ils se placent au point de vue national.

M. GREEN: En fait, il existe une autre excellente raison pour laquelle le *Board of Trade* de Toronto prend cette position; c'est parce qu'il traite avec les gens du littoral du Pacifique où Toronto trouve de très gros marchés.

M. HELME: Il a des débouchés aussi importants en Saskatchewan et en Alberta?

M. GREEN: Oh! oui, il est censé y avoir des marchés très importants.

M. MUTCH: Nous payons tous tribut.

M. GREEN:

“C'est un fait connu que les taux transcontinentaux de concurrence n'ont été établis que parce que les chemins de fer devaient faire face à une concurrence effective ou possible.”

Les membres du comité ne devraient pas s'imaginer que les taux transcontinentaux de concurrence ont été établis pour nous faire plaisir à nous de la Colombie-Britannique. Ils l'ont été dans l'intérêt des chemins de fer.

“Il est donc raisonnable de conclure que si les chemins de fer se voient forcés d'étendre les avantages de ces taux à des localités où la concurrence ne joue pas, il sera posé, de ce fait, un principe qui, croyons-nous, aura une influence défavorable sur la publication future de pareils taux”.

Comme cela est bien vrai! Quelle sera l'attitude des chemins de fer, à l'avenir, lorsqu'il s'agira d'établir de nouveaux taux de concurrence? Ils hésiteront longtemps avant de nous donner de nouveaux taux transcontinentaux, et cela tout simplement parce qu'ils se heurteront à ce nouveau principe posé dans l'article 332B.

On imagine difficilement que les compagnies ferroviaires soient désireuses de publier ou de maintenir, quant au transport en direction du littoral du Pacifique, des taux élaborés selon la formule des taxes de concurrence si une mesure législative les oblige à réduire leurs prix à l'égard des mêmes denrées voyageant en direction de l'intérieur et de localités des Prairies où la concurrence est inexistante. Il est possible qu'en pareille occurrence les chemins de fer aient à reconsidérer leur position en ce qui touche ces prix et l'on peut concevoir alors qu'ils en soient réduits à abolir leurs taux transcontinentaux et probablement aussi à reviser la méthode actuelle de publication des taux concurrentiels à la lumière des conséquences possibles qu'une telle mesure peut entraîner à l'endroit de ces taux en général.

Je désirerais lire un extrait de l'exposé de la *Canadian Industrial Traffic League* concernant ledit article 332B.

À la page 8 de l'exposé, je relève ce qui suit:

Article 332B

Cet article s'attaque à la solution du problème d'appliquer d'une manière ou d'une autre les taux transcontinentaux de concurrence aux points du territoire intermédiaire.

Nous sommes pleinement au courant des arguments qui sont exposés aux pages 107 à 114 du rapport de la Commission royale des transports.

Bien que nous désapprouvions cet article, nous tenons à souligner que nous ne sommes pas hostiles à l'idée de remédier dans une certaine mesure au traitement de défaveur dont les habitants des points intermédiaires estiment souffrir par suite de tel ou tel desdits taux transcontinentaux.

C'est surtout le paragraphe 2b) qui nous cause des inquiétudes, en ce qu'il stipulerait que les taux à partir ou à destination du territoire intermédiaire ne pourraient pas dépasser les taux transcontinentaux

de plus d'un maximum déterminé. Cela équivaldrait en réalité à édicter des taux par voie législative, bien que ces taux ne soient pas désignés expressément.

Nous avons déjà, à plusieurs reprises, formulé des mises en garde contre la théorie de la tarification imposée par voie législative, théorie que nos compagnies affiliées considèrent comme péchant par la base, car son application ne procure pas cette souplesse qui devrait être inhérente à la plupart des taux d'une structure des tarifs-marchandises, dans un régime économique efficace. Nous sommes contraints de faire remarquer que, chaque fois que des tarifs réglementaires ont été établis au Canada, ils ont produit des désaccords et du mécontentement; en même temps, on s'est constamment efforcé de les faire modifier ou supprimer.

Nous croyons que toutes les personnes qui ont à cœur notre système de transport désirent franchement éviter les difficultés que l'adoption de l'article 332A souleverait presque à coup sûr, à notre avis.

Nous conseillons fortement aux membres du Comité de pousser leur étude de la méthode de résoudre cette question, qui a été établie aux États-Unis sous l'appellation courante de "Fourth Section Relief". En quelques mots, cette méthode, dans son application aux tarifs transcontinentaux, exige que les compagnies ferroviaires appliquent ces tarifs aux points intermédiaires, à moins que l'*Interstate Commerce Commission* n'accorde leur demande d'agir autrement. Il se pourrait fort bien qu'on constate l'impossibilité d'adopter cette méthode dans sa totalité.

Nous sommes cependant obligés de dire que cette méthode, modifiée, pourrait constituer une meilleure solution du problème que la solution proposée dans l'article 332B.

Le PRÉSIDENT: Quelle autre modification pourrait-il y avoir?

M. GREEN: Cet organisme croit qu'il devrait y avoir une amélioration.

Le PRÉSIDENT: Oui, une modification; justement, monsieur Green, je vous le demande, quelle autre modification qu'un plafond quelconque pourrait-il y avoir?

M. GREEN: Comme on l'a mentionné l'autre jour, je ne vois pas pourquoi nous ne remettrions pas à plus tard l'étude de cet article 332B pour examiner les taux qui sont manifestement injustes pour l'Alberta, en ajoutant un paragraphe nouveau à l'article qui traite des taux de concurrence.

Le PRÉSIDENT: En ajoutant un plafond; y aurait-il autre chose que nous pourrions faire?

M. GREEN: On pourrait laisser à la discrétion de la Commission des transports de régler la question des taux.

Le PRÉSIDENT: De mettre un plafond en vigueur.

M. GREEN: Non. Vous établissez là un vaste plafond sur l'ensemble des Prairies et vous le faites aux dépens du tarif transcontinental. À ce propos, je relève ce qui suit à la page 3 de l'exposé de la *Canadian Fruit Wholesalers' Association* qui déclare:

Quant à l'article 332B qui traite des tarifs de concurrence pour le transport transcontinental, il se peut que nous n'y prenions pour le moment qu'un intérêt théorique, mais il nous semble que le principe d'un rapport fixe entre les taux, comme celui qui est proposé, aggraverait la rigidité du régime tarifaire. En outre, il est possible que de nouvelles circonstances exigent l'application de ce principe à d'autres tarifs de concurrence. Il vaut la peine de faire observer que l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis adopta ce principe, puis l'abandonna, il y a environ 35 ans. (Voir *4th Section Order No. 124*—Juin 1911, etc.) Il se pourrait qu'une autre méthode soit préférable.

Encore au sujet de l'article 332B projeté, voici ce que dit la *Canadian Manufacturers' Association* à la page 14 de son exposé :

Cet article vient s'ajouter à la Loi des chemins de fer et y introduit une taxe maximum applicable aux points intermédiaires lorsque sont employés ce que nous appelons "les taux concurrentiels de transport transcontinental de produits désignés" pour le transport vers l'ouest ou l'est entre des centres canadiens situés à l'est de Fort-William et d'Armstrong d'une part et certains endroits de la Colombie-Britannique de l'autre. Le paragraphe 2 a) et b) définit le maximum statutaire comme étant un montant qui ne doit pas dépasser le tiers de la taxe concurrentielle, cette taxe étant celle que l'on trouve inscrite dans les tarifs applicables au transport transcontinental des marchandises, défini au paragraphe 1 d) de l'article 332B proposé. Le taux maximum prévu par la loi a été spécialement recommandé par la Commission royale et défini dans son rapport comme étant une solution simple et logique du problème, facile de calcul et d'application. Qu'on nous permette de faire remarquer fort respectueusement que cette solution, tout en admettant qu'elle soit simple, facile de calcul et d'application, n'est pas nécessairement logique, de l'avis de plusieurs, si l'on tient compte du principe voulant que tous les taux soient raisonnablement établis et exemptés de traitement discriminatoire injuste ou de préférence indue.

À l'examen du rapport, aux pages 106 à 109 inclusivement, on ne trouvera pas de justification du maximum statutaire, lequel, en pareil cas, aurait bien pu être fixé à quelque autre chiffre.

Et la preuve ne nous a pas été fournie que la recommandation de la formule de un et un tiers ait été suggérée à la Commission royale par des témoins; elle n'a été abordée par aucun des avocats qui ont comparu devant la Commission; elle est simplement incorporée dans le rapport de la *Manufacturers' Association* comme sa propre recommandation.

Voyons maintenant les autres points—rassurez-vous, monsieur le président, je n'en ai plus que deux à examiner. Mon cinquième point, c'est que cet article, ainsi que le signalent certains de ces exposés, est de nature à susciter d'autres ennuis. Vous avez sans doute constaté aujourd'hui même, monsieur le président, que telle est l'interprétation que donnent à cette question ceux d'entre nous qui représentent la Colombie-Britannique. Nous sommes très inquiets à ce sujet. Nous approuvons tout le reste du bill, mais, comme vous pouvez le voir, cet article ne laisse pas que de nous inquiéter vivement. Je crois que la situation est la même au Manitoba. Ce serait sûrement manquer de sagesse que d'incorporer dans un bill un article qui donnerait lieu à une opposition aussi sincère que tenace.

L'hon. M. CHEVRIER: Puis-je vous demander, monsieur Green, si, en laissant cet article de côté, il ne s'ensuivra pas des difficultés plus graves?

M. GREEN: Je ne le crois pas, car il y a beaucoup moins de gens qui demandent que cet article demeure; et du reste, il n'y a dans la loi actuelle aucune disposition de ce genre; il n'est certes pas sage de passer une article de loi quelconque si même une très infime minorité de la population y est opposée. Or, dans le cas qui nous occupe, vous avez un groupe très nombreux de Canadiens qui sont convaincus que c'est là un article injuste; et je suis d'avis. . .

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne suis pas d'accord avec vous là-dessus.

M. GREEN: Je vous demande pardon?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne suis pas d'accord avec vous.

M. GREEN: Est-ce en ce qui concerne la Colombie-Britannique que vous ne partagez pas mon avis?

L'hon. M. CHEVRIER: Je suis en désaccord avec votre déclaration.

M. GREEN: Je désire vous assurer, monsieur le ministre, que j'aborde cette question sans le moindre esprit de parti. Ce n'est pas là une question politique. Aucun des représentants de la Colombie-Britannique ne l'envisage par esprit de parti.

Le PRÉSIDENT: Avant d'en finir avec ce point, me serait-il permis de vous interrompre? Vous constatez avec moi que nous sommes en face d'un groupe de citoyens canadiens qui subissent une très grave injustice, et cependant le plus grand risque que nous courons, en réparant ces torts évidents, c'est de voir la Colombie-Britannique redouter quelque chose qui, de l'avis de plusieurs d'entre nous, ne se produira jamais.

M. GREEN: Vous voulez parler de la Colombie-Britannique et du Manitoba.

Le PRÉSIDENT: Vous voyez, nous sommes aujourd'hui en présence d'une injustice manifeste faite à l'Alberta, et le seul risque que nous courons et le seul argument qui nous a été soumis contre cet article de la loi, c'est la peur exprimée d'une chose qui, de l'avis de plusieurs d'entre nous, n'arrivera jamais.

M. GREEN: Monsieur le président, la situation n'est pas tout à fait comme vous l'exposez. Tout d'abord il y a très peu de marchandises transitant par l'Alberta qui soient atteintes.

Le PRÉSIDENT: Si vous pouvez convaincre l'Alberta qu'elle n'est pas lésée et traitée injustement, je veux bien cesser de discuter.

M. MUTCH: Me serait-il permis, monsieur le président, de poser une question? Si je vous comprends bien, nous sommes ici à légiférer en vue de modifier la Loi des chemins de fer et d'établir une autorité nationale en matières ferroviaires. Est-ce cela que nous sommes en train de faire, ou bien travaillons-nous à secourir l'Alberta? S'il s'agit d'adopter une loi de secours pour l'Alberta, je dois dire que les gens que je représente ne sont pas plus disposés à favoriser les citoyens de l'Alberta que ceux d'ailleurs.

Le PRÉSIDENT: Je vous laisserai répondre à votre propre question, car vous avez suivi l'enquête depuis le commencement. C'est là votre opinion.

M. GREEN: Examinons cette question sous son vrai jour. Voici un barème de taux transcontinentaux qu'on tient pour concurrentiel. Il y en a peu et il y en aura encore moins à l'avenir que par le passé. Ces taux n'ont pas été établis à la légère.

Il y aura lieu de justifier chacun de ces taux transcontinentaux. Or, parce que ces taux frappent un très petit nombre de produits—sauf erreur, c'est M. Knowles qui a dit que quatre articles seulement étaient atteints sérieusement. En tout cas, leur nombre est inférieur à 20, car on a dit que la mesure n'atteignait qu'une poignée de produits. Je vous le demande, messieurs, dans ces circonstances, aurions-nous raison de démolir toute la structure à l'heure actuelle?

Le PRÉSIDENT: Non, mais ne pourriez-vous...

M. GREEN: Ne pourriez-vous me laisser finir, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: C'est bon.

M. GREEN: Loin de moi la pensée d'argumenter contre l'Alberta, car je lui reconnais le droit de plaider sa cause ici; mais, en fait, ne retire-t-elle pas plus d'avantages du tarif dit du Nid-de-Corbeau que nous n'en obtenons sous le régime du tarif transcontinental? Vous ne pouvez avoir les deux. Il n'y a pas lieu de modifier notre taux parce que quelques articles, une poignée à peine, se trouvent atteints; et nous ne serions certainement pas justifiés d'établir un vaste secteur des Prairies, ayant des milliers de milles de superficie, auquel ce nouveau taux s'appliquera. Ce serait la pire forme de disparité de traitement. Pourquoi Winnipeg ne s'opposerait-elle pas à ce projet? De quel droit des gens établis à mille milles plus loin du lieu de départ des mar-

chandises n'auraient-ils à payer pour ces produits que le même taux de transport que les gens de Winnipeg? Cet article de loi va devenir une autre source de désaccord dans l'Ouest canadien. Il en découlera des ennuis pour chacun de nous qui demeurons dans cette partie du pays. Ce n'est pas tout: il y a cet argument qu'on nous sert au sujet des navires. On nous a dit: "vous aurez toujours des navires. Alors, puisque vous pouvez faire venir vos produits par eau, servez-vous de ces navires pour les transporter". Mais dans l'Ontario et le Québec, on n'a pas pris cette attitude. On n'y a pas majoré les taux de transport par chemin de fer, pour dire ensuite à la population: "Vous pouvez toujours faire transporter vos marchandises par camion ou par navire". Si nous devons continuer d'avoir la concurrence sur le littoral du Pacifique, nous avons droit à toute cette protection, nous avons droit à la protection soutenue dont nous bénéficions présentement à l'égard de la concurrence entre les navires et les chemins de fer. Voilà la base où s'appuie la concurrence, et si cette base disparaît, si vous supprimez un élément de la concurrence et que vous gardiez l'autre, instantanément les compagnies de navigation hausseront leurs taux et nous perdrons et la protection et le profit. À notre avis, cela ne devrait pas être toléré. Il est vrai que les chemins de fer peuvent réduire leurs taux pour acculer les compagnies de navigation à la ruine; cela fait, elles attendront six mois, puis élèveront leurs tarifs parce qu'il n'y aurait plus de navires pour leur faire concurrence.

M. JOHNSTON: Vous ne prétendez pas sérieusement que les chemins de fer feraient cela?

M. GREEN: Il s'agit d'une question d'affaires pour les chemins de fer. En ce qui nous concerne, nous avons besoin des avantages qui découlent de cette concurrence sur le littoral du Pacifique; nous y avons droit. Nous ne voulons pas que le ministre, le président ou n'importe quelle autre personne vienne nous dire: "C'est très bien, nous allons supprimer vos tarifs transcontinentaux sur les chemins de fer, mais vous pouvez encore faire venir vos produits par navire". L'une des raisons qui nous ont valu ces taux directs transcontinentaux, c'est que nos commerçants peuvent obtenir leurs marchandises beaucoup plus rapidement par rail, et même s'il leur faut payer des frais de transport plus élevés, c'est ainsi qu'ils veulent faire venir leurs produits, car ils gagnent du temps.

Je tiens à le répéter, en incorporant ce nouvel article dans la Loi des chemins de fer, vous changez ladite Loi, et il s'ensuivra de nouveaux ennuis. Nous assisterons à une guerre meurtrière entre les quatre provinces de l'Ouest et ce danger devient l'élément le plus important de toute la question.

J'aborde enfin mon sixième point, qui a trait à l'avenir. L'avenir a pour nous probablement plus d'importance que tout état de choses actuel. Si cette mesure législative passe, il nous sera beaucoup plus difficile d'obtenir des tarifs transcontinentaux qu'à l'heure actuelle. Je doute fort que les compagnies de chemins de fer étendent leurs tarifs transcontinentaux, et les gens des Prairies sont, comme l'a dit M. Evans, désavantagés par la structure tarifaire du transport des marchandises. Ainsi, à Winnipeg, le taux du transport par chemin de fer est le même que celui du transport par eau. Eh! bien, Winnipeg ne manquera pas de venir plaider sa cause devant la Commission des transports du Canada, pour signaler l'injustice qui lui est faite et demander qu'on lui accorde certains avantages en raison de sa situation géographique. Vous ne pouvez vous attendre à autre chose. De toutes les parties de l'Ouest du Canada, et même de l'Est, vous parviendront des protestations contre un traitement discriminatoire. Un jour viendra où il s'expédiera plus de marchandises du littoral du Pacifique vers l'Ontario et le Québec. Prenons, par exemple, le cas de l'aluminium, que nous ne manquerons certainement pas de produire en grande quantité d'ici quatre ou cinq ans. Vous éprouverez alors les mêmes difficultés dans l'Est que celles qui nous confronteront nous-mêmes

dans l'Ouest. Dans l'Est aussi bien que dans l'Ouest du Canada, on s'en prendra probablement à la structure des tarifs concurrentiels du transport des marchandises, et il pourrait bien arriver que les tarifs de l'Est soient atteints.

Enfin, je désirerais que le Comité comprenne que je ne cherche pas à discuter pour l'amour de discuter; au contraire je suis très sérieux. Nous avons avec plaisir donné notre appui aux représentants des Maritimes, afin qu'ils puissent obtenir la protection qu'ils étaient en droit d'attendre sous le régime de la Loi, et je leur demande aujourd'hui ainsi qu'aux représentants de toutes les autres provinces, y compris ceux de l'Alberta, de nous accorder le même appui. On peut, je crois, régler cette difficulté d'une autre façon; le problème peut être résolu d'une autre manière, mais la solution ne se trouve pas dans l'article 332B. Cela peut leur sembler bon aujourd'hui, mais cet article ne règle pas leur problème du tout, et il faudra consacrer plus de temps à l'étude de leur situation, en vue de trouver quelque autre méthode d'aborder ce problème. J'ai l'audace d'insister auprès du Comité pour recommander d'examiner la question sous un angle tout à fait nouveau, et de rejeter l'article 332B.

M. CHURCHILL: Monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots sur le sujet, et j'essaierai d'être bref, car la question a été étudiée assez à fond par les représentants de la Colombie-Britannique, et, ici et là au cours de nos délibérations, M. Mutch a exposé la position du Manitoba. Je tiens à exprimer mon opinion sur ce sujet, car je ne voudrais pas qu'on interprète plus tard mon silence comme une approbation de l'article 332B. Je n'approuve pas cet article et je désire exposer les raisons de mon opposition.

Je ne suis pas un expert en la matière, et, du reste, le Comité ne semble compter aucun expert dans son sein, mais après avoir entendu les témoignages et pris connaissance de tous les documents déposés devant le Comité, je suis arrivé à la conclusion que cet article n'est pas fondé, à la différence des autres articles du projet de loi. Au cours de notre étude, on a soulevé des questions très pertinentes à l'égard des autres articles du bill, et il a été dit, je crois, que cette mesure législative est conçue pour donner suite aux recommandations faites par la Commission royale après une enquête très poussée. Je ne crois pas qu'on puisse en dire autant de l'article en question, car, même si cet article est basé sur une recommandation émanant de la Commission royale, il ne nous a été donné aucune preuve que la Commission royale a effectué à ce sujet une enquête minutieuse et définitive.

Je vous renvoie aux déclarations faites sur le sujet par l'avocat du Manitoba; à la page 9 du fascicule n° 4, je lis ce qui suit:

“Remarquons d'abord que la recommandation de la Commission royale Turgeon (p. 112 du rapport) dont s'inspire vraisemblablement le présent article, n'a été appuyée par aucune des personnes ou délégations qui ont comparu devant la Commission. Les chemins de fer ne l'ont pas jugée sage du point de vue tarification. Les provinces et autres groupements intéressés n'y ont vu aucun avantage sous le double rapport tarifaire et économique. Bref, la formule du $1\frac{1}{3}$ est née d'un principe purement arbitraire, et n'a reçu l'appui d'aucun des témoins entendus par la Commission Turgeon.

À mon avis, si les provinces avaient su qu'une solution semblable, comportant de telles dispositions, serait offerte, elles auraient fait des représentations énergiques. Le Comité se trouve maintenant dans la position d'avoir à écouter les doléances qui, dans d'autres circonstances, auraient été présentées à la Commission royale, et, au risque de me répéter, je désire rappeler au Comité que les représentants du Manitoba, tant M. Shepard que M. Fillmore, ont signalé la violation de principe dont il s'agit et qu'ils n'admettaient pas.

J'en viens maintenant à cet autre point de l'effet réel dudit article de la loi sur le Manitoba. Je n'ai pas l'intention d'entrer dans les détails, M. Green

ayant déjà exposé certains aspects de la question, et je tiens à déclarer que nous ne désirons pas nous trouver dans la fâcheuse position d'avoir à soutenir une controverse contre l'Alberta, mais, malheureusement nous y sommes contraints par l'article de loi en question. Il existe une corrélation dans l'économie des provinces des Prairies, et nous comptons beaucoup sur l'Alberta pour l'obtention de certains de ses produits. Nous ne voulons pas nous exposer à voir notre économie désaxée par suite d'un changement inopportun, de l'avis des représentants du Manitoba, dans la structure tarifaire des transports. D'ailleurs, les mémoires déjà soumis ont montré que l'économie au Manitoba s'en trouverait atteinte.

J'ai cru tout d'abord que cet article de loi visait un si petit nombre de taux que nous ne devions pas trop nous y attarder, mais à mesure que nous entendions des témoignages, nous comprenions que même si seulement quelques taux étaient visés, le mouvement du trafic était intense, et notamment pour l'acier, nous avons constaté que cet article de loi aurait un effet très grave sur ce produit.

Je me suis donné la peine de faire un relevé sommaire de la situation de l'acier et de nos manufactures au Manitoba et j'ai consulté l'annuaire du Canada de 1951, qui, malheureusement, donne les chiffres de 1947. Évidemment, ces chiffres sont un peu anciens, et, cependant, j'ai découvert qu'au Manitoba, 10,000 personnes sont engagées dans l'industrie de l'acier, c'est-à-dire la production et la distribution des produits de l'acier, que la production annuelle se chiffre par quelque 55 millions de dollars, et les relevés récents de la situation industrielle au Manitoba révèlent de grands progrès dans l'industrie. À preuve, l'une des dernières usines construites à Winnipeg est évaluée à \$500,000.

Mais si les taux de transport de l'acier et de ses produits sont défavorablement atteints dans cette province, comme la chose a été démontrée sans l'ombre d'un doute, la province du Manitoba ainsi que la ville de Winnipeg qui, avec sa banlieue, renferme la moitié de la population de toute la province, s'en ressentiront inévitablement. Le Manitoba compte présentement 770,000 habitants, dont la moitié sont établis dans le voisinage de Winnipeg, et la mise en valeur de nos ressources industrielles est de toute première importance pour nous à l'heure actuelle. Nos industries produisent plus annuellement que notre agriculture et, naturellement, le moindre obstacle à notre expansion industrielle ne saurait nous laisser indifférents.

C'est parce que l'article 332B entravera notre essor industriel que le Manitoba et Winnipeg s'élèvent contre cette mesure. C'est M. Mutch, je crois, qui disait il y a deux ou trois jours que le Manitoba se trouverait vraisemblablement pris entre deux feux dans ce conflit. Eh! bien, géographiquement, nous sommes au milieu et nous ne voulons pas nous faire coincer. Si l'article 332B est approuvé tel quel et s'il s'ensuit une situation qui permettra aux régions situées à l'ouest de Winnipeg de bénéficier à l'égard de l'acier du même taux de transport que celui de Winnipeg, naturellement, nous nous trouverions gravement désavantagés tant du point de vue du fabricant et du producteur de l'Est que du fabricant et producteur éventuels de l'Alberta.

Pour conclure—car je ne veux pas prendre une trop grande part du temps du Comité—qu'il me soit permis de signaler qu'au chapitre "Péréquation" du rapport de la Commission royale, alinéa 5, page 141, il est dit ce qui suit:

"Le but de la péréquation ne peut être atteint qu'après une étude approfondie de la part des chemins de fer et de la Commission des transports. Sans doute, plusieurs problèmes sérieux sont en cause, par exemple, les conséquences possibles de ces propositions sur les recettes des chemins de fer..."

Puis, il y a ce passage, que je voudrais souligner:

"... (sur) les industries établies et le mécanisme des échanges et du marché. Toutes ces considérations sont d'une haute importance."

Nous estimons que l'article 332B aura des conséquences funestes sur l'industrie établie ainsi que sur le mécanisme des échanges et du marché dans le Manitoba et que nous devrions nous occuper bien davantage de ce problème particulier avant de consentir à apporter le moindre changement à la loi en y incorporant l'article 332B.

Pour reprendre les paroles que prononçait le ministre ce matin, dans son ensemble, le projet de loi est un bill de péréquation. Cela m'a semblé en être un bon résumé et je l'ai reproduit du bill n° 12 que j'ai devant moi. Bref, si c'est bien une péréquation, n'allons pas imposer au Manitoba une mesure susceptible d'y provoquer le déséquilibre lorsque nous établirons un mode de péréquation général à travers le Canada.

M. ARGUE: Monsieur le président, je n'ai que quelques mots à dire au sujet de l'article en question. J'approuve cet article, car je crois que la province de la Saskatchewan y trouvera son profit, et, à mon avis, c'est parfaitement exact de prétendre, comme on l'a dit à plusieurs reprises devant le Comité, que la formule du $1\frac{1}{3}$ est une mesure d'accommodement. À mon sens, cette formule redressera dans une certaine mesure l'anomalie qui, dans le passé, a obligé des villes comme Edmonton et Calgary à payer des taux de transport deux fois plus élevés qu'à Vancouver.

S'il m'était donné de faire quelque chose à l'égard de cet article de loi, j'aimerais voir la formule du 1 et $\frac{1}{3}$ disparaître afin d'obtenir la parité des taux et je crois qu'un jour viendra où le Canada suivra l'exemple de l'*Interstate Commerce Commission* et n'élèvera pas les taux intermédiaires au-dessus des taux transcontinentaux. Mais comme la Commission royale a étudié cette question à fond et accepté un accommodement équitable, je n'exigerai certainement pas qu'on apporte un changement à cette disposition.

On a dit que ce nouvel article 332B sacrifie le principe de péréquation. Eh! bien, cela ne serait peut-être pas de la péréquation, mais il me semble que ce serait beaucoup plus juste d'établir un plafond des taux partout dans l'Ouest que de laisser les taux à leurs niveaux actuels.

Je crois que la crainte exprimée par la Chambre de commerce de Vancouver et les députés qui représentent les comtés de la région de Vancouver n'est pas tout à fait fondée. La concurrence provenant des chemins de fer américains et des compagnies de navigation aura pour effet de maintenir les tarifs transcontinentaux. Si le Comité veut bien se reporter à la page 111 du rapport de la Commission royale, il verra que les commissaires eux aussi abondaient dans ce sens. Je cite l'avant-dernier paragraphe, que voici:

"Tant que la concurrence existera, les chemins de fer devraient être autorisés à l'affronter. Mais lorsque cette attitude crée des anomalies de la nature indiquée ci-dessus et cause des griefs si persistants, il est désirable de trouver une solution qui permettra aux chemins de fer de soutenir la concurrence, tout en abolissant les anomalies ou du moins en en faisant disparaître la plupart."

Les membres de la Commission royale avaient l'impression que la formule du $1\frac{1}{3}$ permettrait aux chemins de fer de soutenir la concurrence tout en supprimant les anomalies signalées à la page 112 du rapport de la Commission royale, à la faveur desquelles les tarifs de transport à Edmonton et Calgary ainsi qu'à d'autres points, ont parfois été jusqu'au double de ceux qui ont cours à Vancouver.

Je suis d'accord avec le mémoire déposé par la Saskatchewan, à savoir que cette formule présente des avantages. Je crois qu'elle favorise la Saskatchewan. Un représentant de la Colombie-Britannique a dit qu'elle ne serait pas très avantageuse pour la Saskatchewan. Je crois que le calcul détaillé n'est pas tel qu'on l'a représenté, principalement dans le Canada central, mais le détail des taux prévus par cette disposition viendra beaucoup plus tôt. À la page 113 du rapport de la Commission royale, on lit ce qui suit:

Les provinces à l'est de l'Alberta profiteront également de la proposition exposée ci-dessus, puisque le tarif maximum de transport à tous les points situés entre le point d'origine et le littoral du Pacifique n'excéderait pas le plafond de $133\frac{1}{3}$ p. 100 du tarif transcontinental.

J'appuie le présent article parce que j'estime que les taux transcontinentaux seront maintenus et parce qu'à mon sens cette disposition est favorable à la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT: Êtes-vous prêts à prendre le vote ?

M. LAING: Monsieur le président, avant de continuer j'aimerais vous démontrer qu'un grand nombre de gens au Canada s'inquiètent à ce sujet; les exposés qui ont été présentés aujourd'hui en sont un témoignage.

Nous avons reçu un exposé de faits de la *Federated Shippers Association* de Colombie-Britannique. Il s'agit ici d'expéditeurs fédérés qui utilisent les chemins de fer pour transporter annuellement plus de 20 millions de dollars en fruits. Ces gens ne prient pas du tout l'article 332B. Leur mécontentement provient en grande partie de l'établissement de zones et cela les irrite plus que tout autre chose.

Le *Board of Trade* de Vancouver, comptant 2,500 membres représentant la plupart des industries de Vancouver, déclare ce qui suit:

Advenant l'abolition des taux transcontinentaux, le plan de la Commission royale connaîtrait un échec: en effet, les taux actuels seraient mis en vigueur aux points intermédiaires, cependant que Vancouver et d'autres localités du littoral se trouveraient plus lourdement imposés.

Voilà une question que je désire éclaircir pour mes amis de l'Alberta et de la Saskatchewan, car je crains qu'ils n'oublient le fait que tout avantage dont ils peuvent bénéficier repose nettement sur le maintien des taux transcontinentaux. Ces taux disparaissant, la règle du un et un tiers n'est aucunement profitable.

Je vois qu'à la page 33 du fascicule n° 5 M. Evans nous a avertis que le tarif transcontinental ne s'appliquerait pas au fer et à l'acier. C'est ainsi que j'interprète ses paroles. Il affirme que nous aurons un régime de bas tarif des marchandises, lequel ne nous causera pas beaucoup de tort.

Les marchandises que l'on achemine vers le littoral du Pacifique et qui nous intéressent particulièrement au point de vue transcontinental sont les importantes marchandises qui retiennent l'attention de l'Alberta et de la Saskatchewan au point de vue tarif intermédiaire; ces denrées souffriront réellement de la suppression des taux transcontinentaux.

Le PRÉSIDENT: Vous vous êtes déjà servi de cet argument, monsieur Laing.

M. LAING: Une bonne thèse peut souffrir répétition, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Nous avons pourtant beaucoup d'autre besogne à abattre.

M. LAING: La *Canadian Manufacturers' Association* dit ceci:

On verra donc qu'en vertu de la mesure législative proposée le trafic provenant de l'est et destiné à des points ferroviaires de l'intérieur de la Colombie-Britannique sera traité de différentes façons, selon des circonstances plus ou moins fortuites comme la question de savoir si, à l'heure actuelle, on a publié une taxe de concurrence valable à partir du territoire de l'est jusqu'à tels points de destination à l'intérieur de la Colombie-Britannique.

Voilà encore une fois un argument sur la nécessité de conserver les taux transcontinentaux.

Le *Board of Trade* de Montréal, qui s'intéresse à l'Ouest parce que cette région fournit un débouché à ses membres, dit ceci:

Comme d'autres expéditeurs, nous n'avons pas d'objection à ce qu'on s'efforce d'abaisser les taux de transport à aucun des points intermédiaires. Nous estimons donc que les taux de concurrence transcontinentaux devraient s'appliquer aux points intermédiaires, mais advenant que les voituriers réclament d'être dégagés de l'application de ce tarif, ils devraient en être dégagés à la suite d'une demande présentée à la Commission des transports, et non par une disposition législative comme cet article l'exigerait.

L'Association préconise donc le recours à la méthode employée aux États-Unis en vertu de l'*Interstate Commerce Commission Act*. On y réfère, je crois, à titre d'aide en vertu de l'article quatre. Elle dit en outre:

Sur demande faite à la Commission des transports, ces voituriers publics peuvent, en certains cas spéciaux qui ont fait l'objet d'une enquête, être autorisés par la Commission à exiger un taux moins élevé pour les longs que pour les courts trajets en ce qui concerne le transport des voyageurs ou des biens.

On nous a démontré l'autre jour qu'aux États-Unis le transport se pratiquait à des taux pas plus élevés que les taux transcontinentaux. Nous constatons que cette affirmation est erronée, car nous trouvons dans cette loi américaine une disposition à l'effet que les voituriers peuvent adresser à l'*I.C.C.*, s'ils le désirent, un relèvement du taux applicable à un point intermédiaire. Ce principe, je crois, a été soutenu par la *Canadian Industrial Traffic League*, et je vais vous dire que la recommandation de cet organisme à l'égard de l'article en question m'a fort impressionné. J'ajouterais qu'il est regrettable que ces gens n'aient pas été invités à témoigner devant le Comité et à venir expliquer leur mémoire. Après tout, ces gens-là font toutes leurs affaires par chemins de fer et, à mon sens, ils nous ont donné un mémoire à la fois impartial et très au point.

Voici ce que dit à cet égard le *Board of Trade* de Toronto:

À notre avis, les chemins de fer devraient être libres de faire face à toute concurrence, réelle ou possible, en matière de transport vers le littoral du Pacifique, sans avoir à réduire leurs taux de transport des marchandises au territoire intermédiaire.

La *Canadian Fruit Wholesalers' Association* fait cette remarque:

Quant à l'article 332B, qui traite des taux transcontinentaux, il se peut que nous n'y prenions pour le moment qu'un intérêt spéculatif, mais il nous semble que le principe d'un pourcentage comme celui qui est proposé aggraverait la rigidité du régime tarifaire. En outre, il est possible que de nouvelles circonstances exigent l'application de ce même principe à d'autres taux de concurrence.

On peut dire, par conséquent, qu'il existe actuellement dans le pays un vaste courant d'opinion—et j'estime que cette opinion est éclairée—contraire à cet article 332B. Nous en craignons les répercussions sur la côte du Pacifique et nous sommes d'avis, monsieur, que si nous sommes perdants sur cette question des taux transcontinentaux, l'Alberta et la Saskatchewan le seront également. Voilà ce que nous avons à dire.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous prendre le vote à présent?

M. JOHNSTON: J'ai un mot à dire. Soyez tranquille, je ne serai pas long.

Je pense que le Comité est suffisamment renseigné sur l'attitude prise par l'Alberta à l'égard de ces projets de loi. Il est cependant une déclaration erronée qui doit être corrigée. On a déclaré à deux ou trois reprises ici même qu'aucune province n'a mentionné cette règle de $1\frac{1}{3}$ devant la Commission royale. Cela n'est pas exact. À vrai dire, l'Alberta a exposé très clairement à la Commission royale la nécessité d'établir une parité. Cela ne correspond pas à la règle de $1\frac{1}{3}$, mais nous croyons avoir droit à un traitement paritaire.

Je ne puis concevoir, monsieur le président, pourquoi l'Alberta et la Saskatchewan ainsi que la partie occidentale du Manitoba doivent subir, comme il a été clairement démontré ici, un traitement discriminatoire. C'est là notre unique objection. Ce n'est pas tant le relèvement ou l'abaissement des taux qui nous préoccupe que l'effet discriminatoire de ces taux.

Qu'on me permette à présent d'expliquer notre situation un peu dans le détail. Je n'empiéterai pas beaucoup sur le temps du Comité. Vous trouverez aux pages 15 à 18 du fascicule n° 3 une explication de notre position. Presque toute l'argumentation qui a été présentée ici cet après-midi a porté, d'après moi, sur l'effet des taux discriminatoires et leur répercussion sur notre économie. Monsieur le président, laissez-moi vous dire que dans ma province, à vrai dire dans toutes les provinces des Prairies, nous tâchons d'établir nos propres manufactures et de satisfaire nos propres besoins, et nous ne nous contentons plus de servir de marché aux fabricants de l'Est. Nous voulons créer et exploiter nos propres industries, non seulement en Alberta mais aussi en Saskatchewan. L'un des objectifs visés par la Commission royale, si j'ai bien compris, était d'étudier les moyens de développer le potentiel industriel du Canada tout entier. Monsieur le président, j'en appelle à tous les membres du Comité ici présents d'appuyer en principe la mesure législative qui nous est proposée. À notre point de vue, nous serions portés à faire confiance aux recommandations de la Commission royale, que l'on trouve incorporées dans ce bill; nous appuierions les recommandations de la Commission royale plutôt que de dépendre entièrement de la Commission des transports, comme cela s'est produit dans le passé. Et maintenant, puisque ce bill renferme les recommandations de la Commission royale, nous entendons lui accorder notre appui.

LE PRÉSIDENT: La clause est-elle adoptée?

M. MACDONNELL: J'ai une question à poser, monsieur le président. Si je comprends bien, la Commission des transports reçoit certains conseils dans un autre article du bill, mais elle conserve une assez grande liberté d'action. Dans le présent cas, il semble qu'on ferait bien d'établir une règle. Ensuite, à la lecture du rapport, il n'apparaît pas clairement comment on est arrivé à la formule du un et un tiers; j'imagine qu'il aurait été indifférent que le chiffre fût de 40 ou 50 p. 100, car il s'agissait d'une opération mathématique. Enfin, voici ma question: est-il absolument nécessaire dans ce cas d'enlever à la Commission des transports ce pouvoir discrétionnaire? Faut-il abandonner tout espoir de pouvoir jamais trouver la solution en tant de mois ou d'années, par une entente collective, ou faut-il accepter comme définitive les décisions de la Commission des transports dans ce cas? Devons-nous supposer que la loi interviendra d'une façon déterminée pour les régler?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que le président a déjà répondu à cette question lorsqu'il a dit que cela n'était pas pratique. Mais votre question embrasse tellement de terrain qu'il est assez difficile d'y répondre à votre satisfaction. Je dois me contenter de vous dire que la Commission royale a reconnu l'existence d'un traitement discriminatoire dans la province de l'Alberta et, jusqu'à un certain point, dans la Saskatchewan, et que tel était l'unique moyen de le faire disparaître. On nous demande maintenant si une autre méthode existe de modifier cette situation tout en accordant à la Commission des transports le pouvoir discrétionnaire. Nous n'en connaissons pas; et nos conseillers disent qu'ils n'en connaissent sûrement aucune. Ils copient la coutume établie ailleurs, aux États-Unis en particulier, et ils sont d'avis que telle est la méthode convenable pour résoudre la question de ce traitement discriminatoire.

LE PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Qui est en faveur? Contre? Adopté.

La clause 7 modifiée est-elle adoptée?
Adoptée.

Maintenant; messieurs, il faut s'occuper de la modification à l'article 3. M. Lafontaine, son parrain, a dû nous quitter cet après-midi et il m'a demandé de retirer son amendement. Le motif de ce retrait est que la modification comporte une nouvelle dépense et notre Comité n'est pas habilité pour adopter un article de ce genre. Par conséquent, après consultation avec les conseillers juridiques de la Couronne, je propose que nous présentions le rapport suivant:

En ce qui concerne l'article 3 du bill, étant donné que toute revision des traitements y indiqués résulterait, pour répondre aux vues du Comité, en un accroissement des charges qui pèsent sur le public, votre Comité est d'avis qu'il n'a d'autre choix, aux termes de son mandat, que de rapporter l'article sans modifications. Le Comité recommande toutefois que le gouvernement étudie l'opportunité de modifier ledit article 3 pour qu'il se lise comme il suit:

3. Le paragraphe premier de l'article vingt-six de ladite loi, édicté par l'article deux du chapitre soixante-six des Statuts de 1947-1948, est abrogé et remplacé par le suivant:

26 (1) Le commissaire en chef touche un traitement annuel égal à celui du président de la Cour de l'Échiquier. Au commissaire en chef adjoint est payé un traitement annuel de quatorze mille dollars; au sous-commissaire en chef est payé un traitement annuel de treize mille dollars, et chacun des autres commissaires reçoit un traitement annuel de douze mille dollars.

Qui d'entre vous veut bien s'offrir à proposer l'adoption de ce rapport?

M. MACDONALD: Je veux bien faire cette proposition.

Le PRÉSIDENT: M. Macdonald propose l'adoption du rapport. Êtes-vous prêts à voter?

M. GREEN: Qu'il soit bien compris que ce vote est pris "sur division".

Le PRÉSIDENT: Oui, "sur division".

Qui est en faveur? Contre?

Adopté sur division.

Le titre est-il adopté? Adopté.

Le bill, avec ses modifications, est-il adopté? Adopté.

Dois-je rapporter le bill avec ses modifications? Convenu.

Il reste une autre question. M. Ashbourne a demandé à M. Evans de lui indiquer, par provinces, la longueur milliaire des voies exploitées par le Pacifique-Canadien. Je tiens ces données, monsieur Ashbourne; je les déposerai tantôt.

M. ASHBOURNE: Monsieur le président, c'est à vous, je crois, que j'ai demandé ces renseignements, non à M. Evans particulièrement. Tout de même, je suis heureux de les avoir.

Le PRÉSIDENT: Je vais maintenant déposer la réponse qui m'a été donnée.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

Longueur milliaire des voies exploitées au 31 décembre 1950

Nouvelle-Écosse	304.1
Nouveau-Brunswick	592.3
Québec	1,610.0
Ontario	3,270.7
Manitoba	1,761.5
Saskatchewan	4,520.1
Alberta	2,620.4
Colombie-Britannique	2,007.9
Maine et Vermont	324.0
	<hr/>
	17,011.0
	<hr/>

NOTE: Longueur milliaire des voies désigne les premières voies principales et ne comprend pas les autres voies principales, les voies industrielles, les voies de cours de triage et les voies d'évitement.

SOURCE: Rapport annuel du Bureau fédéral de la Statistique, Annexe 25B. Avant d'ajourner, je dois dire qu'il nous faudra faire réimprimer le bill avec ses modifications.

Messieurs, avant de nous séparer, je désire remercier cordialement tous les membres du Comité pour leur étroite collaboration qui a permis de mener à bien cette étude difficile et litigieuse.

M. MUTCH: Monsieur le président, avant l'ajournement, permettez-moi de vous dire, en mon nom, et je dirais même en celui de chacun de nous, qu'il n'est pas facile de diriger un Comité chargé d'étudier des problèmes que très peu de membres connaissent bien, et, de votre propre aveu, vous étiez de leur nombre. Ayant acquis moi-même une certaine expérience de la présidence des comités, je tiens à vous féliciter de la modération avec laquelle vous êtes intervenu à certains moments dans les délibérations et je vous remercie de l'impartialité que vous avez manifestée à l'égard de nos expressions d'opinion.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie infiniment, messieurs.

La séance est levée.

ANNEXE "A"

ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

Mémoire à l'adresse du Comité spécial de la Chambre des communes chargé d'étudier la législation ferroviaire se rapportant au bill 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer

L'Association des manufacturiers canadiens, après mûre réflexion, présente ce mémoire relatif au bill 12 de la Chambre des communes, intitulé: Loi modifiant la Loi des chemins de fer, et elle estime que si les changements à certaines clauses du bill mentionnées ci-après sont adoptés, la Commission des transports et les chemins de fer seront investis de pouvoirs et soumis à des obligations qui assureront le maintien de services raisonnables et de tarifs non entachés de traitement discriminatoire ou de préférence indue, clef de voûte de la législation régulatrice établie dans l'intérêt du public, que constitue la Loi des chemins de fer.

En présentant cet exposé, l'Association parle au nom de l'ensemble de ses membres, non pas en faveur de quelque membre en particulier, et elle s'intéresse en premier lieu aux principes généraux qui influent sur les tarifs, les charges et les procédés des compagnies de transport.

Il y a un peu plus de 5,100 grandes et petites entreprises manufacturières qui font partie de l'Association; elles sont situées dans les villes et villages du Canada tout entier. Ces membres ont un intérêt vital dans le maintien et le développement d'un réseau de transport qui fournisse à ses clients un service convenable à des taux raisonnables, sans traitement discriminatoire injuste ou préférence indue. Cet intérêt se fonde sur leurs besoins en matières premières qu'il faut transporter à leurs usines et sur la nécessité de faire parvenir à leurs clients au Canada et à l'étranger leurs produits finis. Les produits en question forment une partie considérable du trafic-marchandises des compagnies ferroviaires au Canada.

L'Association a défini sa propre politique en matière de règlements du transport et, à maintes reprises, a fait des représentations aux gouvernements fédéral et provinciaux; elle a aussi fait une déclaration de sa politique à la Commission royale des transports dans son exposé. Nous n'avons pas l'intention de répéter en ce moment cette déclaration qui est passablement connue, mais, la chose pouvant vous intéresser, nous citerons les quatre principes fondamentaux de cette politique:

1. L'avantage propre de chaque catégorie ou genre de voiturier doit être reconnu et préservé.
2. Chaque voiturier doit se procurer une autorisation, parfois appelée "Certificat de nécessité et de convenance", avant de pouvoir exploiter un service.
3. Les taux et services de ces voituriers doivent être convenables et dépourvus de toute préférence indue ou de traitement discriminatoire injuste.
4. Les tribunaux administratifs ou commissions doivent être investis de pouvoirs suffisants, posséder un personnel d'expérience et jouir de l'indépendance nécessaire pour traiter les problèmes qui leur ressortissent.

La présente Loi des chemins de fer exprime sous forme législative la politique que l'Association a suivie en matière de réglementation des transports, et

les articles 276, 312, 314, 316 et 325, entre autres, peuvent être cités comme exemples.

La mesure proposée, le bill n° 12 de la Chambre des communes, intitulé: Loi modifiant la Loi des chemins de fer, que votre Comité est présentement à étudier, vise, sauf erreur, à donner suite à certaines des recommandations faites par la Commission royale des transports. Conséquemment, si l'on tient compte de l'activité multiple de cette Commission, ses longues séances, les témoignages et les arguments présentés, il convient d'aborder cette mesure législative dans un esprit de collaboration, signalant les seuls problèmes qui, de l'avis sincère des intéressés, exigent une solution correctrice pour qu'en définitive nous ayons une Loi des chemins de fer qui assurera le maintien de services convenables et de taux exempts de traitement discriminatoire injuste ou de préférence induue. C'est dans cet esprit que le comité des transports de l'Association a fait une étude approfondie de cette mesure proposée, et l'exposé qui est maintenant présenté s'efforce de mettre en lumière les seuls changements qui, de l'avis du Comité et d'un sous-comité, exigent une étude de votre part.

Dans la présentation des modifications que l'on estime devoir être faites, le mémoire a été rédigé dans l'ordre qui a été suivi dans le bill pour la présentation des clauses et des projets d'articles. L'ordre qui a été suivi et le mode de citation du texte sont destinés à prévoir un arrangement convenable autant que concis, du moins nous l'espérons, pour faciliter l'étude entreprise par votre Comité.

7. *L'article 328 proposé.*

Au paragraphe (4) se trouve la définition d'un taux de concurrence. Étant donné l'existence d'un amendement subséquent qui porte sur les taux de concurrence, il est proposé de modifier cette définition comme il suit:

- (4) Un taux de concurrence est un taux de catégorie ou un taux sur un produit désigné, qui est émis pour faire face *aux exigences* de la concurrence.

7. *L'article 329 proposé.*

L'alinéa b) prévoit une nouvelle manière de spécifier les taux de catégorie qui s'appliquent d'un point à l'autre par contraste avec le système milliaire applicable à toutes les distances exprimées en sections ou groupes, et ainsi de suite. Dans le bill de la Chambre des communes qui a été présenté à la dernière session (bill n° 377), l'alinéa b) se lisait ainsi :

- b) Peuvent, en outre, spécifier les taux de catégorie entre des points déterminés sur le chemin de fer.

La mesure législative présentement à l'étude (Bill n° 12) est modifiée dans les termes suivants:

- b) Peuvent, en outre, spécifier des taux de catégorie entre des points déterminés sur le chemin de fer, *et, lorsque ces taux sont établis en groupes, les taux entre les groupes peuvent être supérieurs ou inférieurs à ceux qui sont spécifiés en vertu de l'alinéa a).*

On se rend compte que les mots soulignés ont été ajoutés.

Certains se demandent pourquoi ces mots ont été ajoutés. Toutefois, tels qu'ils apparaissent, il semblerait qu'ils visent à permettre l'établissement, d'un point à l'autre, de taux supérieurs ou inférieurs à l'échelle milliaire uniforme des taux de catégorie mentionnée à l'alinéa a). Il est vrai qu'en vertu du système actuel selon lequel on indique la catégorie de taux dans les tarifs, indépendamment des échelles du tarif régulier de catégorie par mille, le groupement des territoires par lieux d'origine ou de destination ou des deux à la fois est utilisé pour indiquer les taux d'un point à l'autre, ce qui résulte en une variation de taux plus élevés ou plus bas qui s'ensuivraient si l'échelle milliaire était strictement appliquée à partir de chaque point d'origine jusqu'à chaque point de destination.

À la lumière de la politique nationale en matière de tarifs-marchandises qui a été exposée dans le projet d'article 332A, il est proposé que les dispositions de l'alinéa *b*) du projet d'article 329 soient examinées de nouveau afin de déterminer l'intention visée par ceux qui ont rédigé cet alinéa et de savoir si, dans sa forme actuelle, il influencerait défavorablement cette politique nationale des tarifs-marchandises en ce qui regarde les taux uniformes de catégorie.

7. L'article 330 proposé.

Cet article contient certaines parties du présent article 331. Toutefois une importante disposition du présent article 331, aux paragraphes (2) et (3), n'a pas été incluse dans l'article 330 proposé ni dans aucune partie de la mesure proposée. La présente disposition est celle qui a trait à l'avis statutaire des réductions et des augmentations des tarifs-marchandises, la période prescrite étant de trois (3) jours pour les réductions et trente (30) jours pour les augmentations. Les tarifs "spéciaux" mentionnés au présent article 331 (2) et (3) tomberaient sous le régime de la nouvelle classification des tarifs comprenant le "taux de catégorie", le "taux sur un produit désigné" et les "tarifs relevant d'arrangements spéciaux". Voir l'article 328 (1) *a*), *b*) et *d*), tel que projeté.

À l'heure actuelle, la Commission des transports, en vertu des Règlements (Circulaire n° 1 sur les tarifs) prescrits par l'ordonnance générale n° 669 du 21 décembre 1944, portant sur la question de l'avis statutaire figurant à l'article 3 (2), prévoit ce qui suit: "Sauf autorisation spécifique contraire de la Commission et sous réserve des exceptions notées ci-après, les échelles de taux doivent être déposées, pour être applicables, à au moins trente (30) jours d'avis pour les augmentations et trois (3) jours pour les réductions ou autres changements." Suit une liste d'exceptions selon lesquelles certains tarifs ou suppléments aux tarifs peuvent être déposés sans préavis ou sur avis plus bref qu'il n'est spécifié dans le règlement susmentionné.

Au sujet du projet d'article 330, on reconnaît que cette question de l'avis est prévue au paragraphe (1) comme devant être traitée "conformément aux règlements, ordres ou instructions édictés par la Commission." Nonobstant le fait que la Commission peut fort bien s'en tenir à son règlement actuel, on remarquera que celui-ci est présentement établi sous le régime d'une condition statutaire que l'on trouvera dans l'actuel article 331, et si l'on supprime cette condition dans le statut, il n'est pas douteux qu'il sera possible aux parties intéressées d'essayer de faire modifier cette question d'avis.

Ce dispositif statutaire revêt une grande importance aux yeux des usagers des services ferroviaires et a été adopté dans l'intérêt du public. Il prévoit un délai raisonnable, du moins en ce qui concerne les augmentations; pendant ce délai, les expéditeurs peuvent étudier les propositions déposées sous forme de tarifs par les chemins de fer à la Commission des transports, et prendre les mesures qu'ils jugent avantageuses s'ils trouvent à redire aux propositions qui ont été faites.

On estime que le dispositif statutaire devrait être maintenu dans l'intérêt public, relativement aux tarifs des "taux de catégorie", des "taux sur un produit désigné" et des "arrangements spéciaux". On notera que la suppression du dispositif statutaire présentement indiqué aux paragraphes (2) et (3) de l'article 331 de la mesure proposée, n'a pas été recommandée par la Commission royale des transports.

7. L'article 331 proposé.

Cet article traite du dépôt des tarifs de concurrence et de la production par les compagnies ferroviaires de renseignements relatifs aux taux que la Commission des transports peut exiger, exposant certains renseignements déterminés que la Commission peut demander. Actuellement les conditions figurent dans l'article 332 de la Loi des chemins de fer et l'article 17 des Règlements de la Commission qui régissent le dépôt des tarifs (Circulaire n° 1 des tarifs) prescrits par l'Ordonnance générale n° 669, mise en vigueur le 1er mai 1945.

En comparant les conditions actuelles à celles proposées, on remarquera que dans les deux cas le tarif de concurrence est déposé avec indication précise d'une date de délivrance et de mise en vigueur, ou, conformément aux Règlements, est autorisée à entrer en vigueur avant le dépôt, pourvu que le tarif définitif soit promptement déposé à la Commission.

En réalité, on peut dire qu'il n'y a aucun changement en principe, vu que la Commission des transports a de nos jours les pouvoirs nécessaires pour exiger la production de tous les renseignements énumérés dans l'article 331 proposé. Toutefois, la déclaration spécifique des données que la Commission peut exiger aux termes de la loi peut tendre à restreindre et à retarder l'établissement de taux de concurrence adoptés de bonne foi en vue de parer aux exigences de la concurrence.

Il est respectueusement soumis qu'une déclaration de portée générale, exposant les pouvoirs dont dispose la Commission des transports pour exiger qu'une compagnie publiant un tarif de taux de concurrence fournisse les renseignements qui convaincront ladite Commission du bien-fondé de la mesure prise, serait suffisante pour atteindre le but visé et pourrait être réalisée par modification du paragraphe (2) du projet d'article 331 qui se lirait comme il suit :

La Commission peut exiger qu'une compagnie qui émet un tarif de taux de concurrence, afin de parer aux exigences de la concurrence, fournisse lors de la production du tarif, ou à une date quelconque, tout renseignement que requiert la Commission.

S'il était adopté, l'amendement ci-dessus enlèverait toute utilité aux détails contenus dans les alinéas a), b) et c) et les sous-alinéas (i) à (viii) du paragraphe (2) de l'article 331 du projet de loi.

7. *L'article 332A proposé.*

Il s'agit ici d'un nouvel article de la Loi des chemins de fer. Il énonce une politique nationale des tarifs-marchandises, imposant aux chemins de fer l'obligation, dans la mesure du possible et sous réserve de certaines exceptions, d'établir ce qui revient à un barème uniforme de taux. La Commission des transports a le pouvoir de prendre les mesures qui s'imposent pour que soit réalisée cette politique nationale, les caractéristiques bien définies du barème de taux étant spécifiquement mentionnées, telles que l'échelle uniforme des taux de catégorie par mille et l'échelle uniforme des taux sur un produit désigné. De plus, la Commission des transports est aussi autorisée à rejeter les tarifs ou taxes qui peuvent se révéler contraires à la politique nationale sur les tarifs-marchandises, et elle est autorisée, lorsqu'elle le juge nécessaire, à ajouter à la liste des exceptions contenue dans le paragraphe (4) de l'article proposé.

Il convient de dire dès le début que la politique nationale des tarifs-marchandises formulée au paragraphe (1) de l'article proposé est conforme au but visé dans les décisions que la Commission des transports a eu tendance à prendre à l'égard des causes générales portant sur les tarifs-marchandises durant un grand nombre d'années, alors que des réductions et des augmentations variables ont été prescrites comme devant être appliquées dans les diverses régions où les taux s'appliquaient par territoires, particulièrement dans l'Est par rapport à l'Ouest. Naturellement, il est vrai que les Causes générales en relèvement des tarifs-marchandises, lesquelles, depuis 1948 jusqu'à ce jour, ont été réglées en tant que causes intéressant le revenu, n'ont pas suivi le même cours que les précédentes, mais ont justifié l'application d'un pourcentage uniforme d'augmentation à tous les taux dans les limites du Canada.

Dans la première cause de cette série, originairement connue pour l'octroi d'un relèvement de 30 p. 100, et à l'égard de laquelle une hausse de 21 p. 100 a été autorisée par la Commission des transports, une série d'audiences a été tenue d'un bout à l'autre du pays aux fins de donner aux parties intéressées une occasion de présenter leurs vues en ce qui a trait à son application. Les témoignages entendus ont mis en lumière certains faits servant à démontrer

que le recours à un pourcentage uniforme d'augmentation porterait atteinte au long parcours, à certaines marchandises de faible valeur et élargirait l'écart survenu entre les niveaux du tarif territorial, ce qui représentait pour plusieurs de ceux qui ont comparu devant la Commission des transports un traitement discriminatoire injuste. Alors que la Commission, en rendant sa décision, n'est pas arrivée à une conclusion définitive en ces matières, mais a permis l'application du pourcentage de relèvement (21 p. 100) "des tarifs-marchandises tout entiers", la preuve dont la Commission a été saisie a de nouveau attiré l'attention des chemins de fer et autres intéressés sur la nécessité d'une certaine rectification qui disposerait le plus possible des griefs qui ont été notés à l'égard de plusieurs causes générales de tarifs-marchandises pendant de nombreuses années.

En demandant un relèvement de 20 p. 100 de leurs tarifs-marchandises, les compagnies ferroviaires ont pour la première fois indiqué à la Commission des transports qu'elles étudiaient un projet d'établissement d'un barème uniforme de taux de catégorie et de tarif préférentiel par mille: les chemins de fer étaient donc, selon toute apparence, convaincus qu'une certaine mesure de ce genre devrait être prise et, considérant la tendance passée (antérieure à 1943) des décisions de la Commission des transports, ils prévoyaient avec plus d'assurance de pouvoir atteindre le but visé.

La Commission royale des transports a appris en outre des chemins de fer que ceux-ci continuaient à élaborer leur projet, livrant quelques détails, mais l'échelle réelle des taux de catégorie et l'échelle du tarif préférentiel par mille n'avaient pas été établies lorsque la Commission royale eut terminé ses délibérations.

La Commission royale, dans son rapport, recommande l'établissement d'une "structure uniforme de tarifs qui, dans la mesure du possible, traitera sur un même pied tous les citoyens, localités, districts et régions." Le passage cité se trouve au paragraphe 10 de la page 142 de ce rapport. Sur cette même page, à l'article 11, le rapport dit ce qui suit:

Quand une péréquation uniforme des échelles de tarifs par catégories et de tarifs des denrées sera effectuée et mise en vigueur, on pourra ensuite, après un délai raisonnable, se servir de ces échelles comme d'un modèle pour éliminer plusieurs autres anomalies qui existent dans les nombreux tarifs-marchandises spéciaux entre des centres déterminés. On peut compter que ces tarifs-marchandises spéciaux seront uniformisés, dans la mesure où ce la pourra se faire, en tenant compte de tous les intérêts en cause.

On comprendra sans peine que même si le principe de l'uniformité est un but qu'il faut rechercher, la Commission royale elle-même, après avoir entendu tous les témoignages possibles, a cru devoir employer à l'égard de ce principe des expressions telles que: "dans la mesure où cela pourra se faire", et elle a indiqué qu'elle comprenait toute la difficulté que comporte l'établissement d'échelles uniformes de taux de catégorie et de tarif sur un produit désigné soumis à péréquation pouvant uniformiser d'un seul coup le système tout entier. En d'autres termes, la Commission comprenait que la chose ne pouvait pas se faire, bien qu'il soit clairement établi que la tendance à réaliser l'uniformité par des mesures convenablement graduées est considérée par tous les intéressés, dans la mesure où la chose peut se faire, comme le but que tous les intéressés doivent viser.

Par le décret C.P. 1487, la Commission des transports était chargée d'instituer une enquête générale sur les tarifs-marchandises au Canada afin d'examiner plus à fond certaines plaintes et allégations relatives au barème des taux et de faire les rectifications qui s'imposeraient en vertu des pouvoirs et de la juridiction de la Commission. Avant de recevoir les témoignages, les enquêteurs devaient faire certaines études, et celles-ci ont été confiées au personnel

de la Commission et au Bureau des questions économiques. L'un des principaux sujets d'étude a porté sur la feuille de route, ce qui exigeait l'examen du volume en tonnes et des revenus du trafic-marchandises du National-Canadien et du Pacifique-Canadien pendant certaines journées déterminées, ce calcul servant de base aux calculs estimatifs couvrant de plus longues périodes, pour que la Commission des transports et les chemins de fer soient en mesure de déterminer avec plus de précision non seulement l'état de choses existant sous le régime des tarifs de taux de transport des marchandises, mais aussi l'effet de l'établissement d'une échelle uniforme de taux de catégorie et de taux préférentiel par mille sur les revenus des chemins de fer.

Comme préliminaire à l'audition des témoignages relatifs à une échelle uniforme de taux de catégorie, la Commission des transports a demandé aux compagnies ferroviaires de lui remettre les données qu'elles avaient préparées; en conséquence, lors d'une audition devant la Commission le 10 septembre, un document intitulé: "Étude de l'Association des Chemins de fer sur la péréquation des tarifs-marchandises" a été déposé et versé au dossier de cette enquête. Vu la nécessité d'étudier cette proposition, la Commission a ajourné ses audiences jusqu'au 10 janvier 1952. Il est entendu qu'à cette date les chemins de fer présenteront des témoins qui développeront complètement la preuve qui ressort de cette étude et il sera donné aux défendeurs toute liberté d'interroger contradictoirement les témoins afin que le dossier soit examiné à fond en ce qui concerne l'échelle proposée de taux de catégorie mentionnée dans l'étude.

Les taux de catégorie qui s'appliquent conformément aux dispositions des tarifs actuellement en vigueur couvrent presque tous les endroits au Canada, bien qu'ils varient en fait de base ou de niveau d'un territoire à l'autre et manquent d'uniformité d'un bout à l'autre du pays. Les taux préférentiels par mille actuellement en vigueur s'appliquant selon les dispositions des tarifs, sont, dans un sens, plus restreints quant à leur application dans les territoires, mais ils varient d'un territoire à l'autre et ne sont donc pas uniformes. Dans ces circonstances, l'élaboration d'une échelle uniforme de tarifs de catégorie semblerait logiquement constituer la première mesure à prendre, et il semble que la Commission des transports s'y applique en ce moment, car elle a obtenu, sur sa demande, un projet d'échelle au sujet de laquelle les arguments pour et contre seront vraisemblablement soumis dans les témoignages, ce qui fournira à ladite Commission, en plus de l'étude que son propre personnel aura faite sans aucun doute, des données suffisantes pour lui permettre de prendre une décision autorisant une échelle uniforme acceptable de taux de catégorie.

À la lumière de la situation décrite ci-dessus, relativement aux taux de catégorie et au tarif préférentiel par mille, il est recommandé très respectueusement, comme le dit la Commission royale, de régler le cas de "tout autre taux", comme en fait mention le paragraphe (2) c) de l'article 332A proposé, après la mise en vigueur des échelles uniformes de taux de catégorie et du tarif préférentiel par mille. Quant à savoir si ces taux peuvent être uniformisés, la Commission royale affirme qu'ils seront "uniformisés dans la mesure où cela pourra se faire, en tenant compte de tous les intérêts en cause". Il apparaît donc clairement qu'il n'est nullement besoin de faire mention de "tout autre taux" au paragraphe (2) c). La Commission des transports dispose sans cela de pouvoirs assez étendus pour régler cette question et on peut supposer que la Commission traitera de cette question lorsque les échelles uniformes de taux de catégorie et du tarif préférentiel par mille seront établies à l'égard de toute décision de la Commission des transports, consécutive à l'enquête générale sur les tarifs-marchandises pour ce qui a trait à ces problèmes. On demande donc la suppression du paragraphe (2) c) du projet d'article 332A.

7. L'article 332 B proposé

Cet article vient s'ajouter à la Loi des chemins de fer et y introduit une taxe maximum applicable aux points intermédiaires lorsque sont employés ce que nous appelons "les taux concurrentiels de transport transcontinental de produits désignés" pour le transport vers l'ouest ou l'est entre des centres canadiens situés à l'est de Fort-William et d'Armstrong d'une part et certains endroits de la Colombie-Britannique de l'autre. Le paragraphe 2 a) et b) définit le maximum statutaire comme étant un montant qui ne doit pas dépasser le tiers de la taxe concurrentielle, cette taxe étant celle que l'on trouve inscrite dans les tarifs applicables au transport transcontinental des marchandises, défini au paragraphe 1 d) de l'article 332B proposé. Le taux maximum prévu par la loi a été spécialement recommandé par la Commission royale et défini dans son rapport comme étant une solution simple et logique du problème, facile de calcul et d'application. Qu'on nous permette de faire remarquer fort respectueusement que cette solution, tout en admettant qu'elle soit simple, facile de calcul et d'application, n'est pas nécessairement logique, de l'avis de plusieurs, si l'on tient compte du principe voulant que tous les taux soient raisonnablement établis et exemptés de traitement discriminatoire injuste ou de préférence indue.

À l'examen du rapport, aux pages 106 à 109 inclusivement, on ne trouvera pas de justification du maximum statutaire, lequel, en pareil cas, aurait bien pu être fixé à quelque autre chiffre.

C'est la province de l'Alberta qui exposa devant la Commission royale le plus important grief à l'endroit des dispositions actuelles de la Loi des chemins de fer et de leur interprétation par la Commission des transports. Cette question est étudiée aux pages 109 à 111 inclusivement du rapport et elle est résumée comme il suit:

L'Alberta ne refuse pas aux chemins de fer, lorsqu'ils doivent soutenir la concurrence intense des transports par eau, le droit de publier des tarifs transcontinentaux, et elle concède que les tarifs de transport à Vancouver peuvent parfois être légitimement moins élevés que ceux du transport à des points intermédiaires; le motif réel de plainte est que la disparité existant entre quelques tarifs transcontinentaux et ceux du transport aux points intermédiaires est immodérée.

Le remède proposé par la province de l'Alberta est succinctement exprimé dans les termes suivants à la page 110 du rapport:

La province d'Alberta a posé en thèse que la Commission des transports devrait examiner régulièrement les conditions justifiant les tarifs transcontinentaux, et qu'elle ne devrait autoriser ces derniers: a) que si la concurrence est forte au point que les compagnies ferroviaires ne peuvent ni la soutenir ni la mitiger, et qu'elle s'exerce au point de concurrence mais non aux points intermédiaires; b) que si le tarif au point de concurrence n'est pas inférieur à celui qui suffirait à soutenir la concurrence s'exerçant à cet endroit; c) que si le tarif ferroviaire au point de concurrence est établi de façon à rapporter des recettes plus élevées qu'en l'absence d'un tel tarif; et d) que si le tarif au point intermédiaire est juste et raisonnable dans les circonstances. La province d'Alberta a proposé une modification visant à produire ce résultat.

Aux pages 111 et 112 du rapport se trouve la conclusion, dont voici le texte en partie:

Prendre les tarifs transcontinentaux comme maxima des taxes de transport jusqu'aux points intermédiaires équivaldrait en réalité à considérer que des villes comme Calgary et Edmonton sont situées sur le littoral pour fins de tarification. L'Alberta ne propose pas ce correctif radical, mais elle déclare, de fait, que si un bas tarif de transport

jusqu'au littoral est établi, le tarif à des points intermédiaires comme Calgary et Edmonton, ne devrait pas être plus élevé qu'un tarif juste et raisonnable établi en comparaison. D'après l'Alberta, cela signifie que si les chemins de fer peuvent abaisser fortement certaines taxes de transport jusqu'au littoral, en fonction des frais de transport océanique et réaliser quand même un certain bénéfice, il y a preuve certaine de profits exorbitants quand les tarifs aux points intermédiaires comme Calgary ou Edmonton sont le double de ceux qui ont cours jusqu'à Vancouver.

Aux États-Unis, les conditions qui entourent des mouvements semblables sous le régime de l'*Interstate Commerce Act* et des règlements de l'*I.C.C.* se résument brièvement comme il suit :

Une situation semblable a été réglée aux États-Unis par le refus d'alléger la situation des chemins de fer américains en matière de transport sur long et court parcours. De la sorte, s'ils tiennent à obtenir une part du trafic transcontinental, ils doivent appliquer le tarif transcontinental comme maximum des taxes aux points intermédiaires.

Enfin, après indication du fait qu'il n'est aucunement besoin de suivre l'exemple des États-Unis, sans doute par suite de la recommandation qui y était faite en faveur d'un maximum statutaire, le rapport, au dernier paragraphe, déclare ce qui suit :

Une telle ligne de conduite n'est pas nécessaire dans le cas qui nous occupe ; elle aboutirait probablement à annuler quelques tarifs transcontinentaux de l'Est du Canada à la côte du Pacifique, réglementés jusqu'ici pour protéger les intérêts des compagnies ferroviaires, et sur lesquels les localités de la région de la côte du Pacifique s'appuient depuis nombre d'années, les taxes peu élevées sur le fer et l'acier par exemple. Il se pourrait que les chemins de fer ne tiennent pas à appliquer les bas tarifs transcontinentaux au trafic destiné aux points intermédiaires (surtout si le volume de ce trafic grossissait) et qu'ils décident, en présence d'une règle interdisant les tarifs "de points intermédiaires", d'annuler les bas tarifs de transport jusqu'au littoral.

La revue qui vient d'être faite de la plainte de l'Alberta et de la prise de position de la Commission royale indique que les usagers des services ferroviaires sont, d'après le système actuel, à désavantage lorsqu'ils tentent de prouver les infractions à la clause des longs et courts parcours (article 314 (5) de la Loi des chemins de fer), étant donné que les informations pertinentes qu'il faut recueillir à l'appui d'une cause soumise à la Commission des transports ne sont pas faciles à obtenir. Par contre, les chemins de fer possèdent ou peuvent obtenir facilement les renseignements nécessaires pour étayer les demandes qu'ils désirent présenter en vue de recevoir quelque soulagement de cette clause de la loi qui porte sur les longs et courts trajets. Il apparaît donc que si le principe de la régie des tarifs-marchandises des chemins de fer exige que les taux soient raisonnables et affranchis de tout traitement discriminatoire injuste ou de préférence indue, il incombe aux compagnies ferroviaires d'indiquer pourquoi les taux sur un produit désigné ne doivent pas s'appliquer aux points intermédiaires conformément à l'article de la loi portant sur la clause des longs et courts parcours.

Le libellé employé dans l'article 332B proposé empêcherait de déterminer convenablement si le principe voulant que les taux soient raisonnables et affranchis de traitement discriminatoire injuste ou de préférence indue est respecté ou non, étant donné qu'à défaut d'une enquête appropriée et d'une présentation des données, nul ne peut affirmer avec quelque certitude que l'application des taux transcontinentaux sur un produit désigné, majoré d'un tiers, produirait des taux raisonnables, libres de tout traitement discriminatoire injuste ou de préférence indue.

Le procédé proposé dans le présent mémoire, qui consiste à imposer aux chemins de fer l'obligation d'appliquer aux points intermédiaires les taux transcontinentaux sur un produit désigné, à moins que la Commission des transports n'autorise un allégement en des cas particuliers, est le procédé en usage aux États-Unis où, sous le régime de l'*Interstate Commerce Act*, il existe un article sur les longs et courts trajets qui est en majeure partie identique à celui de la Loi canadienne des chemins de fer, mais qui exige que les chemins de fer obtiennent un allégement avant que les taux applicables à un endroit plus éloigné puissent être évalués à un chiffre inférieur à celui d'un point intermédiaire.

Tout en admettant que la Commission royale, comme il a été dit antérieurement, a étudié le système américain, elle n'en a pas moins signalé, dans le dernier paragraphe de sa recommandation, qu'"une telle ligne de conduite n'est pas nécessaire", au Canada, voulait-on sans doute dire. La recommandation dit ensuite: "Elle aboutirait probablement à annuler quelques tarifs transcontinentaux." Qu'il nous soit donc permis de dire, fort respectueusement, que la probabilité d'annulation de certains taux transcontinentaux sur un produit désigné est possible suivant le libellé proposé de l'article 332B de la loi et d'après le système en vigueur aux États-Unis. Les taux en question sont des taux de concurrence et les chemins de fer qui les ont établis peuvent les supprimer, pourvu qu'ils respectent toutes les conditions de la loi régulatrice, la Loi des chemins de fer. En ce qui a trait à cette ligne de conduite probable des chemins de fer, on notera qu'en vertu du système américain il n'en demeure pas moins qu'un nombre considérable de ces taux transcontinentaux sur un produit désigné sont continuellement assujétis à des annulations, changements et additions.

Pour terminer, nous insistons une fois de plus sur le fait que le principe fondamental, voulant que les taux soient raisonnables et libres de tout traitement discriminatoire injuste ou de préférence indue doit être constamment dans notre esprit lorsque nous devons décider si les taux aux points intermédiaires seront plus élevés que ceux applicables aux endroits plus éloignés, compte tenu de la clause de la Loi des chemins de fer portant sur les longs et courts trajets.

En plus des modifications mentionnées plus haut dans le présent mémoire, vous trouverez ci-annexé un mémoire traitant des changements de moindre importance visant à faire comprendre plus clairement encore ce que l'on considère comme étant le but et la portée des articles et des paragraphes qui y sont traités plus particulièrement. Comme ce mémoire fait un tout en soi, nous ne faisons que le mentionner afin que le Comité spécial qui s'occupe de l'étude de cette loi lui accorde son attention. Nous suggérons fort respectueusement que ce mémoire soit placé entre les mains de ceux qui ont eu à rédiger le bill pour qu'ils le lisent et prennent les mesures qu'ils jugeront appropriées.

L'Association des manufacturiers canadiens, Enregistrée,
Département du transport,
Toronto, Ontario,
19 novembre 1951.

MÉMOIRE RELATIF AUX AMENDEMENTS DESTINÉS À DÉFINIR
PLUS CLAIEMENT CE QUE L'ON ENTEND PAR LE BUT
ET LA PORTÉE DE CERTAINS ARTICLES PROPOSÉS
DANS LE BILL N° 12 DE LA CHAMBRE
DES COMMUNES

Un examen attentif du projet de loi contenu dans le bill susmentionné nous porte à proposer quelques petites modifications visant à définir plus clairement ce que l'on entend par le but et la portée des changements indiqués ci-après:

Article 328 (2):

Cette proposition prévoit ce qui suit: "Un taux de catégorie est un taux applicable à une répartition par catégorie à laquelle les articles sont assignés dans la classification des marchandises." Nous préconisons fort respectueusement de compléter cette définition dans les termes que voici: "Un taux de catégorie est un taux déterminé par la classification des marchandises ou par toute exception à ladite classification désignant une catégorie de taux à laquelle les articles de marchandise se rapportent." Autrement dit, il est proposé que la définition d'un taux de catégorie comprenne tout taux dont la détermination exige la référence à un tarif de catégorie, sans tenir compte du lieu où est publiée la tarification à laquelle sont attribués lesdits articles. Il n'est pas rare que les chemins de fer publient des taux de catégorie qui fassent exception à la classification relativement à des articles spécifiquement décrits, transportés dans une région de même étendue que le chemin de fer qui la traverse ou dans une région plus restreinte, à des tarifs qui, en certains cas, sont rattachés à ce qu'on appelle "tarifs, Règles et Règlements spéciaux" et, dans d'autres cas, à des tarifs de taux applicables à des "produits désignés". Dans les deux cas, les taux eux-mêmes ne sont pas contenus dans les tarifs désignant tels taux de catégorie et pour s'en assurer il faut se reporter aux tarifs réguliers de taux de catégorie. Par conséquent ces taux exceptionnels ne se rattachent pas à la définition d'un taux de "produit désigné" que l'on trouve au paragraphe 3 de l'article 328: "Un taux sur un produit désigné est un taux qui vise un article décrit ou nommé dans le tarif renfermant le taux," vu que le taux lui-même, comme il a été démontré précédemment, n'est pas contenu dans le tarif désignant le taux de catégorie. Par conséquent, si la définition d'un taux de catégorie n'est pas élargie comme il est proposé aux présentes, les taux de catégorie assujétis à la liste des taux de catégorie contenue dans un tarif, par opposition à la classification des marchandises, ne répondraient pas à la définition d'un taux de catégorie tel qu'il est proposé dans le paragraphe 2, ni à celle d'un taux de produit désigné ainsi que le propose le paragraphe 3 du présent article.

Article 332A:

Le paragraphe 3 de cet article, autorisant la Commission des transports à rejeter tout tarif ou partie de tarif qu'elle estime contraire à la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises, reproduit presque mot pour mot l'article 325 (1) de la loi. Si le libellé de ce dernier paragraphe est insuffisant pour investir ladite Commission du pouvoir de rejeter un tarif qui lui semble contrevenir à cette politique nationale, il semblerait plus convenable de modifier l'article 325 (1) de la loi comme il suit: "La Commission des transports peut rejeter tout tarif ou partie de tarif qu'elle estime injuste ou déraisonnable, ou contraire à la *politique nationale en matière de transport de marchandises* ou l'une quelconque des dispositions de la présente loi..." afin que les

pouvoirs qu'exercera la Commission en matière de rejet des tarifs-marchandises soient prévus dans un article seulement, de façon à éviter une répétition inutile du même libellé.

Article 332B:

La définition de "territoire de l'Ouest", que l'on trouve au paragraphe 1b) du présent article, se lit comme il suit: "Tout point sur une ligne de chemin de fer en Colombie-Britannique auquel s'appliquent les taxes de concurrence transcontinentales" Étant donné que le transport transcontinental de marchandises a été défini ainsi au paragraphe 1 d) du présent article: "Transport transcontinental de marchandises signifie le transport de marchandises (i) ayant son origine dans le territoire de l'Est et destiné à un point du territoire de l'Ouest". . . on peut penser que toute taxe de concurrence qui a été publiée relativement au trafic partant d'un point situé, au Canada, à l'est de Port-Arthur ou Armstrong (Ont.) à destination d'un point situé sur une ligne de chemin de fer de la Colombie-Britannique, devient une "taxe de concurrence transcontinentale". Si ce raisonnement est juste, nous ferons remarquer qu'à l'heure actuelle les taxes de concurrence sont établies à partir du territoire de l'Est, tel qu'il est défini, jusqu'aux centres du littoral colombien et, généralement parlant, on les considère et on les désigne comme taxes de concurrence transcontinentales, bien que le mot "transcontinentales" ne figure pas dans la désignation du tarif qui les dénomme. Dans le cas d'un tarif général et distinct de produit désigné, déterminant les taux de produits désignés à partir de l'Est canadien et à destination de l'Ouest, des taxes de concurrence sont aussi établies en certains cas sur des produits désignés de même description, provenant de mêmes points dans l'Est et allant à des endroits de l'intérieur de la Colombie-Britannique où ces taxes sont plus élevées que la taxe de concurrence établie à l'intention de centres côtiers de la Colombie-Britannique. En vertu de la définition déjà mentionnée, figurant au paragraphe 1 de l'article proposé, ces derniers taux tomberaient également dans la catégorie des "taxes de concurrence transcontinentales" et, par conséquent, ces dernières taxes de concurrence pour le transport à l'intérieur de la Colombie-Britannique demeurerait inchangées sous le régime de cette loi modifiée, malgré qu'elles puissent être et qu'elles soient effectivement plus élevées de plus d'un tiers que les taux de concurrence correspondants présentement établis à l'intention des points du littoral de la Colombie-Britannique. En d'autres cas toutefois, les taxes transcontinentales de concurrence sont établies à partir de points situés sur la côte colombienne à l'intention de produits désignés qui ne sont pas frappés de taxes de concurrence établies à partir du territoire de l'Est jusqu'à des points ferroviaires situés en Colombie-Britannique et, d'après la loi proposée, tant que ces points à l'intérieur de la Colombie-Britannique sont situés le long d'un chemin de fer soumis à l'autorité de la Commission des transports, lequel chemin de fer participe à la taxe de concurrence transcontinentale exigible aux points du littoral de la Colombie-Britannique—supposant que ce soit là une bonne interprétation de la définition de "territoire intermédiaire" figurant au paragraphe 1 c) du présent article—lesdits points à l'intérieur de la Colombie-Britannique seraient assujétis aux taxes maximums d'un tiers plus élevés que les taxes de concurrence publiées du transport aux points du littoral de la Colombie-Britannique. On verra donc qu'en vertu de la mesure législative proposée, le trafic provenant de l'est et destiné à des points ferroviaires de l'intérieur de la Colombie-Britannique sera traité de différentes façons, selon des circonstances plus ou moins fortuites comme la question de savoir si, à l'heure actuelle, on a publié une taxe de concurrence valable à partir du territoire de l'est jusqu'à tels points de destination à l'intérieur de la Colombie-Britannique.

EXPOSÉ SUPPLÉMENTAIRE DE L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS AU COMITÉ SPÉCIAL DE LA CHAMBRE DES COMMUNES CHARGÉ D'ÉTUDE LA LOI FERROVIAIRE RELATIVEMENT AUX AMENDEMENTS QUE PROPOSE D'APPORTER AU BILL N° 12 LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

En plus de son exposé principal, l'Association des manufacturiers canadiens exprime, par les présentes, ses vues en ce qui a trait à certains amendements proposés par la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien dans l'exposé que cette Compagnie a présenté au Comité spécial de la Chambre des communes en matière de législation ferroviaire et relativement au Bill n° 12, intitulé: "Loi modifiant la Loi des chemins de fer".

7. Article 328 proposé.

La proposition d'amendement du paragraphe (2) du présent article, exposée dans le mémoire annexé au mémoire principal de l'Association, est reçue avec plus de faveur que celle avancée par la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien.

Le projet d'amendement soumis par la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien à l'égard du paragraphe (3), exposant, entre autres choses, qu'un taux sur un produit désigné est inférieur au taux régulier de catégorie et ne s'applique qu'aux produits désignés dans le tarif, manque d'exactitude, car on constatera qu'il existe en certains cas des taux de produits désignés qui sont plus élevés que les taux ordinaires de catégorie. Il est en conséquence proposé, comme solution à la situation réelle, que l'amendement soit modifié de façon à se lire ainsi: "habituellement inférieur au taux ordinaire de catégorie."

À l'égard du paragraphe (4), on exprime la même critique que pour le projet de modification du paragraphe (3), vu qu'il se présente des cas où un taux de concurrence n'est pas toujours inférieur au taux ordinaire de catégorie ou au taux sur un produit désigné. Certains des cas de ce genre obligent à tenir compte des poids minimums de voiturées, mais les taux eux-mêmes sont en réalité plus élevés que le taux ordinaire de catégorie ou le taux sur un produit désigné, selon le cas. Il est en conséquence proposé que le projet d'amendement avancé par la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien soit modifié comme il suit: "et est habituellement inférieur au taux ordinaire de catégorie ou au taux sur un produit désigné."

7. Article 330 proposé.

Le projet d'amendement présenté par la Compagnie des chemins de fer du Pacifique-Canadien à l'égard du paragraphe (2) de l'article 330, qui demande l'addition des mots "soient définitivement considérés comme étant justes et raisonnables et doivent", propose d'établir par voie statutaire un état de choses qui, nous nous permettons de le dire très respectueusement, est en opposition directe avec l'article 332 projeté en ce qui a trait aux majorations, lequel article exige que le fardeau de la preuve retombe sur la compagnie ferroviaire qui dépose le tarif, lorsque la Commission des transports est saisie d'une plainte en opposition à tout tarif qui majore un taux dont l'exigibilité a été antérieurement autorisée. Cet amendement se heurte au régime tout entier de réglementation des taux actuellement en vigueur, régime qui expose tous les tarifs, autres que les tarifs réguliers devant être approuvés par la Commission des transports, à l'intervention de ladite Commission, de sa propre initiative ou à la suite de griefs formulés par les expéditeurs ou autres qui prétendraient que ces taux ne

se conforment pas au principe voulant que les taux soient raisonnables et affranchis de tout traitement discriminatoire injuste ou de préférence indue. Dans ces circonstances, il est proposé de rejeter l'amendement projeté.

L'Association des manufacturiers canadiens,
Département des transports,
Toronto, Ontario, le 19 novembre 1951.

APPENDICE "B"

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LA CANADIAN INDUSTRIAL TRAFFIC
LEAGUE AU SUJET DES BILLS 12, 6 ET 7 DE LA CHAMBRE
DES COMMUNES

Toronto (Ontario),
le 19 novembre 1951.

La *Canadian Industrial Traffic League* désire saisir l'occasion offerte de présenter au Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire les vues des compagnies qui lui sont affiliées, au sujet des propositions législatives contenues dans les bills n^{os} 12, 6 et 7 de la Chambre des communes.

Nous avions espéré présenter notre mémoire au Comité et nous tenir à la disposition des membres qui voudraient nous interroger, ce qui nous aurait permis d'exposer aux membres, le mieux que nous aurions pu, le point de vue des personnes qui acquittent directement les frais de transport des marchandises, dans un esprit qui s'efforce d'être non régionaliste.

Le 16 novembre, le Comité décida de se borner à entendre les exposés présentés par les compagnies ferroviaires et les gouvernements provinciaux. Nous n'avons donc d'autre ressource que de présenter nos idées par écrit, dans l'espoir qu'on les examinera aussi soigneusement que si nous avions pu les exposer oralement.

La Ligue, qui existe depuis 1916, groupe sur un pied national les gérants du trafic industriel, et ses membres sont dispersés dans tout le Canada. Cette société, pour résumer en quelques mots son objet, est animée du désir de faire comprendre à fond les besoins de l'industrie et du commerce en matière de transport, ainsi que de favoriser, préserver et protéger les intérêts des entreprises commerciales et de celles de transport.

Nous avons communiqué à nos compagnies affiliées les propositions législatives contenues dans les bills 12, 6 et 7, et reçu d'elles des observations à ce propos. Les commentaires qui suivent constituent un résumé de leurs vues. Il peut arriver (le Comité le comprendra sans doute facilement) que telle ou telle compagnie affiliée désire présenter un exposé plus détaillé que celui du présent mémoire ou exposer des avis divergents.

Le mode d'exposition suivi dans ce mémoire au Comité spécial consiste à traiter des articles des trois bills, successivement.

Bill 12

1, 2 et 3.

Les changements projetés à l'égard de ces dispositions ne donnent lieu à aucun commentaire de notre part.

4.

Article 52

On propose d'abroger les paragraphes 2, 3 et 4 de l'article 52 de la loi des chemins de fer et de les remplacer par de nouveaux paragraphes 2 et 3. En vertu de cet amendement, les appelants n'auraient plus besoin d'obtenir la permission de la Commission des transports pour en appeler à la Cour suprême du Canada d'une question de droit ou d'une question de compétence de la Commission.

Nous sommes persuadés, en outre, qu'il ne convient pas d'exiger de l'appelant qu'il obtienne une permission d'appel donnée précisément par l'organisme dont la décision provoque l'appel.

5. Article 323

On propose d'abroger le paragraphe 6 de l'article 323 de la loi des chemins de fer et de le remplacer par un autre qui assujétirait les dispositions déterminant le dépôt, la publication et la publicité de tous les tarifs de taxes, à tous les règlements fixés à ce sujet par la Commission des transports, et non seulement, comme étaient assujétis jusqu'ici, les tarifs autres que ceux expressément mentionnés dans la loi. Les conditions auxquelles les tarifs spécifiés dans la loi sont actuellement déposés, publiés et tenus accessibles au public sont exposées dans les articles 330, 331 et 332.

À propos du paragraphe 6, la note explicative déclare que "la modification s'impose en raison du changement qu'on désire apporter par la clause sept du bill". Nous supposons que ce changement se rapporte à celui qu'on propose d'apporter à l'article 330. Vu que nous soulevons contre ce dernier de très sérieuses objections dont nous allons parler à propos de l'article 330, nous estimons que ledit paragraphe 6 devrait être maintenu tel quel.

6. Article 325

La modification à apporter au paragraphe 3 de l'article 325 de la loi est rendue nécessaire, comme il est dit, par la nouvelle division des tarifs qui est le résultat des modifications à apporter à la clause 7. Nous approuvons cette modification.

7. Article 328

Prenons d'abord l'article 328 révisé. Nous approuvons la nouvelle terminologie appliquée aux tarifs, dans les alinéas *a*), *b*), *c*) et *d*) du paragraphe 1. Les termes employés sont ceux qui sont courants dans le milieu des spécialistes du transport.

Cependant, nous conseillons de modifier de la manière suivante les définitions des diverses classes de tarifs, qui figurent aux paragraphes 2, 3, 4 et 5:

(2) *Taux de catégorie:*

"Un taux de catégorie est un taux applicable à une répartition par catégorie à laquelle les articles sont assignés dans la classification des marchandises *ou toute exception à cela.*"

(3) *Taux sur un produit désigné:*

"Un taux sur un produit désigné est un taux *inférieur à un taux de catégorie et applicable* à un article décrit ou nommé dans le tarif renfermant le taux."

(4) *Taux de concurrence:*

"Un taux de concurrence est un taux de catégorie ou un taux sur un produit désigné, qui est émis pour faire face *aux exigences de la concurrence.*"

(5) *Arrangements spéciaux:*

"Les arrangements spéciaux sont les frais, les allocations, les absorptions, les règles et règlements concernant tous les arrangements accessoires ou spéciaux qui, de quelque façon, augmentent ou diminuent les frais à acquitter sur toute expédition, ou qui augmentent ou diminuent la valeur du service fourni par la compagnie."

Nous conseillons d'amender ledit paragraphe (5) en ces termes-là.

Article 329

Cet article expose ce que doivent spécifier les tarifs de taux de catégorie. Nous relevons que le Pacifique-Canadien propose d'apporter à l'alinéa *a*) de cet article un amendement par lequel les chemins de fer auraient le droit de publier plus d'un de ces tarifs (voir page 11 du fascicule n° 2 des *Procès-verbaux et Témoignages.*) Bien que les termes de l'article manquent de clarté, nous estimons qu'ils peuvent, à la rigueur, signifier que les chemins de fer auraient,

en vertu de l'alinéa a), le droit de publier plus d'un tarif de taux de catégorie. Remarquons que les premiers mots de l'article sont "les tarifs de taux de catégorie" et non "le tarif de taux de catégorie" comme l'a déclaré M. Spence, d'après la page 6 dudit fascicule 2. Puis l'article continue en ces termes: "Doivent spécifier les taux de catégorie calculés au mille pour toutes distances couvertes par le chemin de fer de la compagnie...". L'emploi de ce dernier mot au singulier nous pousse à croire que, dans l'idée du rédacteur de l'article, l'alinéa a) impliquerait l'existence de plus d'un tarif de taux de catégorie. Nous croyons que si l'intention avait été autre, l'article aurait débuté par les mots "le tarif de taux de catégorie", comme le voulait M. Spence. Dans ce cas, également, l'alinéa b) aurait pu débiter par les mots "les tarifs de taux de catégorie". Bien que nous n'approuvions pas l'amendement proposé par le Pacifique-Canadien, nous estimons que la teneur de l'alinéa a) prête à de fausses interprétations par son obscurité et demande à être précisée. Nous proposons d'amender cet alinéa par la suppression des mots "supérieurs ou", car les taux de catégorie entre des points déterminés ne devraient pas dépasser ceux calculés au mille et spécifiés en vertu de l'alinéa a).

Article 330

Comme nous l'avons dit au sujet de l'abrogation proposée du paragraphe 6 de l'article 323, la suppression des règlements actuels sur le dépôt, la publication et l'avis public exigés en matière des tarifs de marchandises soulève de très sérieuses objections de notre part. Le nouvel article 330 implique cette suppression. Voici, en quelques mots, quelles sont les formalités à suivre actuellement en ces matières (Nous renvoyons entre parenthèses aux articles pertinents de la loi actuelle):

- (i) Tarifs-types de marchandises (330): à déposer au bureau de la Commission des transports, puis à être publiés dans deux numéros hebdomadaires consécutifs de la *Gazette du Canada*.
- (ii) Tarifs spéciaux des marchandises (331): à déposer au bureau de la Commission des transports, en indiquant la date à laquelle chacun d'entre eux a été publié et celle à laquelle la compagnie entend le faire entrer en vigueur. Les tarifs spéciaux réduisant un ou des taux doivent être déposés et publiés au moins trois jours avant la date d'entrée en vigueur de la réduction. Si un tarif spécial élève une ou des taxes, il doit être publié au moins trente jours avant sa date d'entrée en vigueur.
- (iii) Tarifs de concurrence (332): à déposer au bureau de la Commission. Chacun de ces tarifs doit indiquer la date à laquelle il a été publié et celle à laquelle la compagnie entend le mettre en vigueur. Lorsqu'il est nécessaire de pourvoir aux exigences de la concurrence, la Commission peut édicter des règles et des règlements permettant aux voituriers de hâter la mise en vigueur de ces tarifs.

Conformément à ces stipulations légales, la Commission a édicté des règles et des règlements relatifs au dépôt, à la publication et à l'accessibilité au public des tarifs-marchandises, et cela, remarquons-le, sous le régime des dispositions de la Loi des chemins de fer elle-même. Signalons aussi que cette loi se plie d'une manière très élastique aux cas qui peuvent exiger qu'on s'écarte des formalités prévues.

Il faut de toute évidence modifier la teneur de l'article 330 pour l'harmoniser avec la nouvelle division des tarifs qu'on propose d'insérer dans l'article 328, mais à part cela, nous ne comprenons pas pourquoi ces sauvegardes légales seraient enlevées aux usagers des chemins de fer.

En vertu des formalités contemplées dans l'article 330 proposé, le dépôt, la publication et l'affichage d'un tarif seraient assujétis uniquement aux "règlements, ordres ou instructions édictés par la Commission". Puis, à moins

d'instructions contraires de la Commission, le tarif prendrait effet "à la date y mentionnée comme étant celle où on a l'intention de le mettre en vigueur".

Nous comprenons sans doute fort bien que la Commission puisse continuer de suivre la méthode actuelle de régler ces questions (en particulier la condition exigeant un avis de 30 jours dans le cas où un tarif spécial des marchandises élève des taxes), mais il pourrait arriver tel cas où les règlements de la Commission autoriseraient une compagnie à apporter de sérieuses modifications du jour au lendemain.

En face de la complexité de certaines de ces modifications et de leurs effets peut-être lointains, nos compagnies affiliées s'émeuvent de l'éventualité, même fort improbable, de perdre leur droit actuel d'étudier les taux relevés, surtout pendant la période de 30 jours. Cette sauvegarde légale donne au moins le temps d'examiner calmement telle ou telle situation qui peut se produire, d'obtenir des précisions des chemins de fer, d'élaborer sans hâte exagérée un résumé des vues auxquelles on adhère et de fournir à la Commission, au besoin, un exposé d'objections bien pesées. Supposons que l'article 330 proposé devienne loi et que la Commission décide, une fois ou l'autre, d'abaisser à 5 jours le délai fixé dans le cas des tarifs relevés, il arriverait d'abord qu'un grand nombre d'expéditeurs ne seraient informés de ces avances que peut-être longtemps après leur mise en vigueur, ce qui créerait de nombreuses difficultés aux industriels et aux commerçants. Ensuite, le délai serait trop court pour discuter avec les chemins de fer et peut-être modifier par là les questions soulevées. Enfin, il pourrait très bien arriver qu'un plus grand nombre de causes soient portées devant la Commission des transports, alourdissant par là la tâche de cette dernière.

Pour éviter ces difficultés, nous proposons de refondre en ces termes la teneur de l'article 330 :

330 (1) Chaque tarif de taux de catégorie, chaque tarif de taux sur un produit désigné et chaque tarif spécial doit être déposé au bureau de la Commission, et chacun de ces tarifs doit indiquer la date à laquelle il a été émis et celle à laquelle la compagnie entend le faire entrer en vigueur.

(2) Lorsqu'un tarif de taux de catégorie, un tarif de taux sur un produit désigné ou un tarif spécial réduit des taxes antérieurement autorisées en vertu de la présente loi, la compagnie doit déposer et publier l'un ou l'autre de ces tarifs au moins trois jours avant la date à laquelle elle entend le faire entrer en vigueur.

(3) Lorsqu'un tarif de taux de catégorie, un tarif de taux sur un produit désigné ou un tarif spécial relève des taxes antérieurement autorisées en vertu de la présente loi, la compagnie doit déposer et publier l'un ou l'autre de ces tarifs trente jours avant la date à laquelle elle entend le faire entrer en vigueur.

(4) Aux fins de la présente loi, un tarif de taux de catégorie, un tarif de taux sur un produit désigné ou un tarif spécial est censé avoir été publié lorsqu'il a été non seulement déposé au bureau de la Commission, mais aussi tenu accessible au public durant les heures ordinaires d'affaires, à chaque gare ou bureau de la compagnie où des marchandises sont reçues, ou auxquels des marchandises doivent être transportées en vertu de la loi, pendant au moins trois jours avant la date de la mise en vigueur du tarif, s'il s'agit d'un abaissement de taxes, et pendant trente jours avant la date de la mise en vigueur du tarif, s'il s'agit d'un relèvement de taxes; pourvu que la Commission puisse, par règlement ou autrement, déterminer toute méthode autre ou additionnelle, de publication de ces tarifs durant les délais susmentionnés.

(5) Une fois que la compagnie a observé les dispositions précédentes, tout tarif de marchandises doit, à moins que la Commission

ne le rejette, ou n'en suspende ou remette à plus tard l'application, prendre effet à la date y mentionnée comme étant celle où on a l'intention de le mettre en vigueur, et il doit remplacer tout tarif antérieur ou toute partie de ce dernier, dans la mesure où il réduit ou majore les taxes y prévues; et la compagnie doit par la suite imposer les taxes qui y sont spécifiées jusqu'à ce que ledit tarif expire, ou que la Commission le rejette ou en suspende l'application ou qu'un autre tarif le remplace.

(6) Les dispositions précédentes doivent s'appliquer, de la même manière, à tous les suppléments ajoutés aux tarifs de marchandises ou à tous les amendements y apportés, que la Commission peut autoriser.

Au nom de nos compagnies affiliées, nous conseillons de remanier l'article 330 de la manière que nous venons de proposer, ce qui contribuerait beaucoup à garantir aux expéditeurs canadiens leur droit d'être informés à l'avance de tout changement tarifaire important qui pourrait les intéresser.

Article 331

Cet article expose les dispositions connexes au dépôt des tarifs de concurrence. En somme, l'article proposé légalise et amplifie certaines prescriptions actuellement insérées dans la règle 17 de la circulaire tarifaire n° 1 de la Commission, donnée dans l'ordonnance générale n° 669, du 21 décembre 1944. Nous remarquons que les termes employés dans tout l'article sont d'ordre facultatif plutôt que d'ordre obligatoire. Nous sommes convaincus que la Commission devrait avoir la plus large latitude possible en matière de tarifs de concurrence.

C'est pourquoi, à notre humble avis, le paragraphe 2 de l'article 331 proposé peut être amendé sur certains points. Nous estimons que, dans sa forme actuelle, il s'efforce sans la moindre utilité de définir le genre de renseignements requis par la Commission avant que cette dernière approuve un tarif de concurrence.

Nous sommes convaincus que la teneur dudit paragraphe 2 peut être modifiée de manière à répondre aux désirs de ceux qui veulent que la Commission obtienne le plus de renseignements possible avant d'approuver un tarif de concurrence, tout en évitant les dangers inhérents à une énumération légale trop fouillée des devoirs d'un organisme de réglementation.

Nous proposons en conséquence que ledit paragraphe 2 soit modifié de la manière suivante:

(2) La Commission peut exiger qu'une compagnie qui émet un tarif de taux de concurrence fournisse lors de la production du tarif, ou à une date quelconque, tout renseignement que requiert la Commission pour établir

- a) qu'il est nécessaire de faire face à la concurrence;
- b) que les taux sont compensatoires; et
- c) que les taux ne sont pas plus bas qu'il n'est nécessaire pour faire face à la concurrence;

et tout autre renseignement que la Commission dans tout cas juge pratique et désirable.

Article 332

Cet article, qui est extrait de l'article 331 (3) actuel, maintiendrait en vigueur une pratique appliquée maintenant aux tarifs de taux de catégorie, aux tarifs de taux sur un produit désigné et aux tarifs spéciaux. Nous adhérons à l'idée de faire en sorte qu'il incombe à la compagnie déposant le tarif de prouver que la majoration projetée est justifiée.

Article 332A

Nous nous réjouissons de l'idée d'englober dans un seul article compact de la loi des chemins de fer une politique nationale en matière de taux de transport des marchandises, comme le ferait l'article 332A proposé.

Nous constatons avec plaisir qu'il serait loisible et non obligatoire pour la Commission d'agir comme il est exposé aux paragraphes 2 et 3. Ces derniers, ainsi que l'alinéa *f* du paragraphe 4, pourraient conserver une certaine souplesse à une politique dont la rigidité pourrait causer des torts.

Article 332B

Cet article s'attaque à la solution du problème d'appliquer d'une manière ou d'une autre les taux transcontinentaux de concurrence aux points du territoire intermédiaire.

Nous sommes pleinement au courant des arguments qui sont exposés aux pages 107 à 114 du rapport de la Commission royale des transports.

Bien que nous désapprouvions cet article, nous tenons à souligner que nous ne sommes pas hostiles à l'idée de remédier dans une certaine mesure au traitement de défaveur dont les habitants des points intermédiaires estiment souffrir par suite de tel ou tel desdits taux transcontinentaux.

C'est surtout le paragraphe 2*b*) qui nous cause des inquiétudes, en ce qu'il stipulerait que les taux à partir ou à destination du territoire intermédiaire ne pourraient pas dépasser les taux transcontinentaux de plus d'un maximum déterminé. Cela équivaldrait en réalité à édicter des taux par voie législative, bien que ces taux ne soient pas désignés expressément.

Nous avons déjà, à plusieurs reprises, formulé des mises en garde contre la théorie de la tarification imposée par voie législative, théorie que nos compagnies affiliées considèrent comme péchant par la base, car son application ne procure pas cette souplesse qui devrait être inhérente à la plupart des taux d'une structure des tarifs-marchandises, dans un régime économique efficace. Nous sommes contraints de faire remarquer que, chaque fois que des tarifs réglementaires ont été établis au Canada, ils ont produit des désaccords et du mécontentement; en même temps, on s'est constamment efforcé de les faire modifier ou supprimer.

Nous croyons que toutes les personnes qui ont à cœur notre système de transport désirent franchement éviter les difficultés que l'adoption de l'article 332A soulèverait presque à coup sûr, à notre avis.

Nous conseillons fortement aux membres du Comité de pousser leur étude de la méthode de résoudre cette question, qui a été établie aux États-Unis sous l'appellation courante de "Fourth Section Relief". En quelques mots, cette méthode, dans son application aux tarifs transcontinentaux, exige que les compagnies ferroviaires appliquent ces tarifs aux points intermédiaires, à moins que l'*Interstate Commerce Commission* n'accorde leur demande d'agir autrement. Il se pourrait fort bien qu'on constate l'impossibilité d'adopter cette méthode dans sa totalité.

Nous sommes cependant obligés de dire que cette méthode, modifiée, pourrait constituer une meilleure solution du problème que la solution proposée dans l'article 332B.

8 et 9.

Nous n'avons aucun commentaire à formuler au sujet de ces articles, rendus nécessaires par suite des amendements apportés à des articles précédents.

10.

Nous approuvons cette modification.

11.

Nous n'avons aucun commentaire à formuler au sujet de l'abrogation des paragraphes mentionnés sous 11, imposée en partie par suite de changements dans l'énumération de tarifs-voyageurs. Nous avons commenté l'affichage des tarifs quand nous avons traité de l'article 330 proposé.

12, 13, 14.

Nous n'avons pas de commentaires à formuler sur les changements qui y sont proposés.

15.

Nous sommes heureux de l'insertion des nouveaux articles 380A et 380B dans la Loi des chemins de fer. En juin 1944 déjà, dans un mémoire intitulé "Programme relatif aux transports canadiens", présenté au gouvernement fédéral et aux gouvernements provinciaux, nous écrivions ce qui suit au sujet de la comptabilité: "Il faudrait exiger de chaque voiturier public qu'il tienne des comptes d'après un système prescrit et présente des relevés uniformes à l'autorité attitrée. Il le faut, pour que cette autorité puisse disposer des données statistiques nécessaires à l'accomplissement convenable de ses fonctions."

16, 17.

Nous n'avons aucun commentaire à formuler au sujet des changements qui y sont proposés.

18.

Pour le moment, nous n'avons pas de commentaire à formuler à ce sujet.

II

BILL 6

1.

Nous avons autrefois fait ressortir qu'il serait opportun de renforcer la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933.

L'adjonction de l'article 14A proposé serait, à notre avis, un pas fait vers ce but: grâce au rapport annuel du National-Canadien, le Parlement obtiendrait des renseignements relatifs aux projets de collaboration entre les chemins de fer.

III

BILL 7

Nous n'avons pas de commentaire à formuler au sujet de la revision proposée de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

En terminant, nous remercions le Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire de la permission donnée par lui, à nos compagnies affiliées, d'apporter leurs vues sur les bills 12, 6 et 7. Ces sociétés sont parmi les principaux usagers ferroviaires.

Respectueusement soumis,

THE CANADIAN INDUSTRIAL TRAFFIC LEAGUE

Le secrétaire général,

H. A. MANN.

Toronto (Ontario),
le 19 novembre 1951.

APPENDICE "C"

CANADIAN FRUIT WHOLESALERS' ASSOCIATION
Section du trafic, 49 rue Wellington est, Toronto, Empire 4-7794

Le 19 novembre 1951.

M. HUGHES CLEAVER, député,
Président du Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire,
Chambre des communes,
Ottawa.

Cher monsieur,

La *Canadian Fruit Wholesalers' Association* comprend quelque deux cent cinquante membres établis dans les dix provinces canadiennes et dont le commerce est celui des fruits et légumes en gros. Ces membres remplissent une fonction essentielle, par leur distribution de denrées qui sont de première nécessité pour la santé et le bien-être de la population canadienne.

Cette distribution est également d'une importance primordiale pour les cultivateurs et les expéditeurs de produits agricoles.

Il importe que nos membres, pour bien s'acquitter de leur fonction, puissent faire transporter leurs denrées efficacement et à des prix modiques, ce qui est d'un grand intérêt pour eux.

Vu la nature des denrées, la différence des saisons de croissance, celle du rendement des récoltes, les variations de l'offre en matière d'espèces et de qualité, ainsi que les fluctuations de la demande sur les marchés de vente aux consommateurs, nos membres estiment qu'il est très avantageux que les tarifs-marchandises et le mode de tarification soient jusqu'à un certain point souples ou élastiques.

Il nous paraît que certaines des modifications proposées à la loi des chemins de fer, contenues dans le bill 12, auraient pour effet de rendre dangereusement rigides deux éléments très importants du régime des tarifs-marchandises, actuellement comme à l'avenir, du moins dans la mesure où ils ont trait à notre commerce. Nous pensons surtout à l'article 331, qui s'appliquerait aux tarifs de concurrence, et à l'article 332A, qui s'appliquerait aux taux sur un produit désigné.

Nous recommandons en conséquence de modifier l'article 331 en apportant aux alinéas du paragraphe (2) le changement suivant:

- a) que la concurrence existe effectivement ou *en puissance*;
- b) que les taux sont compensatoires; et
- c) que les taux ne sont pas plus bas qu'il n'est nécessaire pour faire face à la concurrence

et ces renseignements doivent comprendre tous les détails ou tout détail que la Commission juge désirable ou nécessaire.

(Ce changement aurait pour effet de supprimer divers sous-alinéas de l'alinéa c) du paragraphe (2).)

Nous conseillons aussi d'amender l'article 332A par l'insertion, dans le paragraphe (4), d'une autre disposition exceptant de l'application des paragraphes (1), (2) et (3) "*les taux sur un produit désigné, autres que les échelles de taux par mille*".

En vertu de l'alinéa (2) a), il faut qu'une compagnie établisse que la concurrence existe effectivement, mais comme les fruits et les légumes frais sont soumis à l'influence de variations saisonnières et autres, la concurrence pour-

rait fort bien n'être que possible à un moment donné et, une fois devenue effective, il pourrait être trop tard pour que les voituriers ferroviaires y fassent quelque chose.

Sous-alinéas (i) et (ii) de l'alinéa c). Il se pourrait qu'on ne puisse fournir le nom du voiturier et le parcours, beaucoup de ces denrées étant ou pouvant être, à un moment donné, transportées par des voituriers privés ou par d'autres offrant leurs services.

Sous-alinéa (iii) de l'alinéa c). Il pourrait être difficile de constater les taux effectivement imposés ou ceux à imposer, du fait que certains voituriers ne publient pas leurs taux et du fait du tonnage transporté par des voituriers privés.

Sous-alinéa (iv) de l'alinéa c). Il se pourrait que le chemin de fer ne transporte aucun tonnage, le transport ne faisant que commencer, en tout ou en partie, ou n'existant qu'en puissance.

Il semble que l'article ne vise que la concurrence faite par d'autres agences de transport, sans tenir compte de la concurrence "marchande" ou "commerciale". L'article proposé interdirait-il ou désapprouverait-il la reconnaissance de cette considération, qui a du poids en matière de tarification? Telle est la nature de ce genre de taux, semble-t-il, qu'il serait impossible d'obtenir les renseignements requis en vertu de l'article. C'est là un point très important à notre avis, vu que les taux de concurrence marchande influent fortement sur la mise en vente de nos denrées.

Par exemple, les chemins de fer canadiens viennent de reviser les taux sur les pommes transportées de la Colombie-Britannique aux marchés de l'Est. Bien que nous ne soyons pas au courant des circonstances réelles, il est indubitable qu'on a tenu compte de la concurrence marchande en les revisant, car on aurait pu transporter les pommes de l'État de Washington jusqu'à ces marchés et probablement les y vendre à meilleur compte que les pommes canadiennes. Puis les voituriers abaissèrent proportionnellement les taux de transport faits pour les producteurs des provinces Maritimes, pour favoriser la mise en vente des pommes de ces derniers sur les mêmes marchés.

D'après la politique nationale exposée dans l'article 332A, des taxes établies selon le même taux ou échelle de taux seraient imposées sur "tout trafic-marchandises" sous réserve de certaines exceptions et la Commission pourrait exiger l'établissement d'échelles uniformes de taux de catégorie et de taux sur un produit désigné, d'après une base milliaire.

Beaucoup des marchandises transportées le sont à des taux sur un produit désigné, qui ne sont pas toujours établis par mille. Nous supposons que l'uniformité exigée s'appliquerait aussi à ce genre de taux, vu que le paragraphe (4) ne mentionne aucune exception à cet égard.

Cette uniformité nous paraît presque impossible à réaliser, vu que tant d'éléments de variation autres que la distance entrent en ligne de compte. Il en résulterait, à notre avis, que les voituriers seraient très peu disposés à publier les taux en question ou à maintenir en vigueur les taux actuels, pour favoriser le transport de nos récoltes, car il est à croire que ces actions exigeraient l'application de la même échelle de taux n'importe où sur demande, ce qui leur ferait perdre peut-être de grosses recettes.

Sur nos plus gros marchés, la loi de l'offre et de la demande continue d'être efficace, quoique modifiée par un "point de saturation" des prix, au delà duquel la demande des consommateurs diminue. Les valeurs des produits destinés à des marchés variables gouvernant la situation, il s'ensuit que la "valeur de service" est un élément d'une telle importance qu'il est presque prépondérant. Notre section du trafic fournit constamment des taux à nos membres, lorsqu'il s'agit de taux prépondérants et d'où dépend la décision d'expédier ou non telle ou telle denrée.

D'autres éléments varient selon le territoire ou le marché: volume de trafic, méthodes de chargement, mouvement de retour, à vide ou autrement, wagons frigorifiques spéciaux, etc. Une exigence trop rigide interdirait de tenir compte de ces éléments. Il est à croire que les voituriers ne permettraient pas la publication du même taux de transport de marchandises, de différents points d'expédition appartenant au même territoire de production, jusqu'au même lieu de destination.

Si ces taux sont mis en vigueur, c'est pour répondre à des circonstances variables, et vu l'état actuel de fluctuations constantes, il est souhaitable qu'ils soient élastiques. Bien que la Commission royale ne se soit pas étendue longuement sur ces taux dans son rapport, elle paraît avoir reconnu la difficulté, à preuve qu'à la page 142 elle recommande à la Commission des transports de s'efforcer d'uniformiser ces taux, autant que possible, en tenant compte de tous les intérêts en cause.

D'après notre expérience, en ce qui touche notre commerce, nous estimons que les tarifs de taux de concurrence et ceux de taux sur un produit désigné forment une grosse partie du régime tarifaire canadien. Tout ce qui contribuerait à les supprimer ou à les désapprouver pourrait avoir de graves effets sur l'organisation des ventes des producteurs comme des distributeurs.

Au contraire, à notre avis, on devrait tâcher de se hâter d'achever la révision desdits tarifs, en les entourant de toutes les garanties jugées pratiquement satisfaisantes.

C'est pourquoi nous préconisons respectueusement l'amendement des articles 330 et 331A, de la manière proposée par nous, ou d'une manière à peu près semblable.

Quant à l'article 332B qui traite des taux transcontinentaux, il se peut que nous n'y prenions pour le moment qu'un intérêt spéculatif, mais il nous semble que le principe d'un pourcentage fixe comme celui qui est proposé, aggraverait la rigidité du régime tarifaire. En outre, il est possible que de nouvelles circonstances exigent l'application de ce même principe à d'autres taux de concurrence. Il vaut la peine de faire observer que l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis adopta ce principe, puis l'abandonna, il y a environ 35 ans. (Voir *4th Section Order No. 124*—Juin 1911, etc.) Il se pourrait qu'une autre méthode soit préférable.

Respectueusement soumis,

The Canadian Fruit Wholesalers' Association

Le gérant du trafic,

T. M. KIDD.

TMK/W

APPENDICE "D"

LE BOARD OF TRADE DE MONTRÉAL

Montréal, le 14 novembre 1951.

Au président du
Comité spécial chargé d'étudier la législation ferroviaire,
Chambre des communes,
Ottawa (Ontario).

Cher monsieur,

Le conseil du *Board of Trade* de Montréal a étudié le bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer, et désire exposer ses vues sur les articles suivants de ce bill:

Article 329

Il semble que cet article exigerait que les tarifs ferroviaires soient calculés uniquement au mille, et non d'après le système actuellement en vigueur des "zones" ou des "régions".

Ce système devrait être maintenu, car le calcul d'après une base milliaire nuirait aux intérêts des expéditeurs de Montréal; comme le prouve le tableau suivant:

EXPÉDITIONS À WINNIPEG

Taux actuels
(par 100 livres)

<i>De</i>	<i>1re classe</i> \$	<i>5e classe</i> \$
Montréal.....	3.88	1.66
Toronto.....	3.88	1.66

Taux proposés
appliqués d'après le calcul au mille
(par 100 livres)

<i>De</i>	<i>1re classe</i> \$	<i>5e classe</i> \$
Montréal.....	4.38	1.97
Toronto.....	4.02	1.81

Il en ressort que l'application des taux proposés augmenterait les frais d'expédition à partir de Montréal, comparés à ceux à partir de Toronto, de 36 cents pour les taux de première classe et de 16 cents pour ceux de cinquième classe.

Article 330

En vertu de cet article, la Commission des transports disposerait du pouvoir de fixer à son gré la période durant laquelle l'avis doit être donné lorsqu'il s'agit d'une augmentation.

Cet article devrait être modifié de manière à exiger expressément un avis statutaire de 30 jours dans tout cas d'augmentation de tarifs-marchandises, afin de sauvegarder les obligations contractuelles des expéditeurs.

Article 331

Cet article a trait au dépôt des taux de concurrence par les chemins de fer et il semble accorder à la Commission des transports un pouvoir discrétionnaire qui serait satisfaisant.

Toutefois, l'obligation selon laquelle les chemins de fer devraient fournir des renseignements détaillés pour l'établissement de taux de concurrence éliminerait la possibilité d'établir de tels taux lorsqu'ils seraient justifiés par une concurrence potentielle plutôt qu'effective. Nous estimons qu'une bonne partie des termes de l'article 331 (2) sont superflus et que cet article devrait seulement stipuler les voituriers doivent fournir à la Commission des transports les seuls renseignements susceptibles de prouver que le taux proposé est nécessaire pour soutenir une concurrence réelle ou potentielle et que, selon toute probabilité, le taux en question augmentera le revenu net des voituriers.

Article 332B

Cet article traite des tarifs de concurrence pour le transport transcontinental, appliqués aux points intermédiaires.

Comme d'autres expéditeurs, nous n'avons pas d'objection à ce qu'on s'efforce d'abaisser les taux de transport à aucun des points intermédiaires. Nous estimons donc que les taux de concurrence transcontinentaux devraient s'appliquer aux points intermédiaires, mais advenant que les voituriers réclament d'être dégagés de l'application de ce tarif, ils devraient en être dégagés à la suite d'une demande présentée à la Commission des transports, et non par une disposition législative, comme cet article l'exigerait.

Bien à vous,

Le président,
I. H. EAKIN.

APPENDICE "E"

Toronto, le 19 novembre 1951.

Le président, monsieur H. CLEAVER
 et messieurs les membres du Comité spécial
 de la législation ferroviaire
 Hôtel du gouvernement
 Ottawa (Ontario)

Bill n° 12—Loi modifiant la Loi des chemins de fer

Messieurs,

Le *Board of Trade* de Toronto, organisation qui groupe quelque 6,000 membres appartenant au monde du commerce et de l'industrie, tient à vous dire combien il apprécie l'occasion que vous avez fournie à tous les organismes intéressés d'examiner les amendements proposés à la Loi des chemins de fer et renfermés dans le bill 12, loi modifiant la Loi des chemins de fer, que le ministre des Transports, l'honorable Lionel Chevrier, a présenté à la Chambre des communes le 23 octobre dernier.

Les notes explicatives portent que le projet de loi a pour but de donner suite aux recommandations de la Commission royale des transports touchant la péréquation des tarifs-marchandises en accordant à la Commission des transports des pouvoirs étendus qui lui permettent d'assurer la mise en œuvre de cette mesure.

Après une étude attentive du bill n° 12, le *Board of Trade* de Toronto soumet respectueusement au Comité les observations suivantes:

Article 52—Paragraphe 2, 3 et 4 relatifs aux appels à la Cour suprême sur des questions de droit ou de compétence, avec la permission d'un juge.

Il est noté que ce changement vise à permettre que soit interjeté appel, sur une question de droit, de la Commission des transports à la Cour suprême. C'est là une modification opportune et le *Board* y souscrit entièrement. Article 329: ce que doivent spécifier les tarifs de taux de catégorie.

Cet amendement demande à être clarifié. Aux termes de l'article 332A, les chemins de fer peuvent être requis d'établir une échelle uniforme de taux de catégorie, par mille, applicable à tout le Canada. Il est à présumer qu'une fois établie, cette échelle remplacera les taux réguliers par mille actuellement en vigueur, de même que tous les autres taux de catégorie, y compris le Tableau "A" et les autres tarifs de catégorie de distribution, et constituera un maximum quant aux taxes exigibles par les chemins de fer. Si la chose se produit et qu'un tel barème soit publié sous forme d'un tarif unique, les taux de catégorie applicables, en vertu de l'alinéa b), entre des points donnés sur le chemin de fer, et susceptibles de figurer dans le même tarif, vont-ils remplacer et annuler les taxes milliaires autorisées entre ces points par l'alinéa a)? Il y aurait lieu de préciser ce point.

Article 330 (1) et (2). Dépôt et publication des tarifs.

L'amendement proposé dans cet article du bill élimine la mesure statutaire de protection en vertu de laquelle les tarifs-marchandises doivent être déposés au bureau de la Commission des transports au moins trois jours avant la date de leur mise en vigueur, s'il s'agit de réductions, et trente jours avant cette date s'il s'agit d'augmentations. De l'avis du *Board*, toute mesure de protec-

tion dont les expéditeurs et les destinataires bénéficient en vertu de la présente loi devrait être maintenue à moins que ne soit adoptée une disposition prévoyant le versement de réparations. Comme le bill ne renferme aucune modalité de ce genre, nous sommes d'avis que cet article devrait être de nouveau modifié par l'adjonction, après les mots "ordres ou instructions édictés par la Commission", qui terminent le premier paragraphe, des mots suivants: 'toutefois, si un tarif quelconque, sauf un tarif de concurrence spécifié à l'article 331 de la présente loi, comporte la réduction d'une taxe dont la loi actuelle autorisait déjà l'imposition, la compagnie doit déposer ce tarif au bureau de la Commission au moins trois jours avant sa mise en vigueur; de plus, lorsqu'un tel tarif stipule l'augmentation d'une taxe autorisée par la présente loi, sauf les taxes prévues par les tarifs de concurrence, la compagnie doit, de la même façon, déposer au bureau de la Commission et publier ce tarif trente jours avant la date à laquelle il est censé prendre effet. Aucun tarif semblable ne doit subir de modification ou d'adjonction sans le consentement de la Commission.'

Article 331 (1) et (2). Production des tarifs de concurrence.

Le *Board* estime qu'en définitive les règlements proposés auront pour effet de paralyser les chemins de fer dans leurs efforts en vue de faire face à la concurrence. Nous admettons que, du point de vue de sa rédaction, cet article ne constitue qu'une simple faculté, mais il est à craindre que dans la pratique et par suite des précédents établis il ne devienne impératif. Selon nous, une pareille mesure n'est pas opportune et ne saurait évidemment servir les meilleurs intérêts des chemins de fer ni ceux de leurs clients. La Commission royale des transports signale à la page 95 de son rapport qu'il est souhaitable de conserver aux chemins de fer le droit de faire face à la concurrence et exprime l'avis que l'approbation obligatoire, par la Commission des transports, des taux de concurrence avant leur mise en vigueur compromettrait les efforts que peuvent tenter les compagnies ferroviaires en vue d'accroître leur revenu. On peut également faire remarquer qu'en vertu de la présente loi, la Commission des transports a le pouvoir d'exiger en tout temps les renseignements dont elle aurait besoin aux fins d'établir le caractère raisonnable d'une taxe donnée et que, pour cette raison, il ne semble pas exister de nécessité pratique d'adopter le projet d'article.

Nous sommes donc d'avis que le paragraphe (2) de l'article 331 devrait être appelé et remplacé par le suivant:

331 (2) La Commission peut exiger d'une compagnie qui émet un tarif de concurrence pour les fins de la concurrence qu'elle lui fournisse au moment de la production du tarif ou à une date quelconque tous les renseignements qu'elle jugera nécessaires pour établir le bien-fondé de la taxe proposée.

Article 332 A. Politique nationale en matière de tarifs-marchandises.

La rédaction de cette clause rejoint à certains égards celle de l'article 314(1) de la loi actuelle, mais s'en écarte par ailleurs. Ainsi, la présente loi précise que "les taxes de transport doivent toujours, dans des conditions et circonstances essentiellement semblables, relativement à tout trafic de même genre et s'effectuant par la même espèce de wagons ou le même mode de transport sur la même voie ou le même parcours. . ." alors que le projet de loi dispose que "sous réserve de certaines exceptions, 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 lignes ou tous parcours. . ."

Dans cet article du bill on substitue donc aux termes "dans des conditions et circonstances essentiellement semblables" l'expression "dans la mesure où la chose est raisonnablement possible". Aux termes de l'article 314 (5) de la

loi actuelle relatif aux devoirs de la Commission des transports, "la Commission ne doit approuver ni permettre, pour les transports de voyageurs ou des marchandises, effectués dans des conditions et des circonstances essentiellement analogues, et dans la même direction ou sur la même ligne. . ." En vertu de l'article 317 (1), la Commission peut décider, comme question de fait, le point de savoir si le transport s'est ou ne s'est pas effectué dans des conditions ou des circonstances essentiellement analogues et le paragraphe (2) du même article stipule que la Commission peut, par règlement, déclarer ce qui constitue des conditions ou des circonstances essentiellement analogues. Au cours des années, la Commission des transports a rendu de nombreuses décisions fondées sur cette disposition particulière de la loi actuelle et comme aucun précédent semblable n'a été établi dans le cadre de la formule proposée, à savoir "dans la mesure où la chose est raisonnablement possible", nous exprimons respectueusement l'avis que les proposeurs de cet amendement devraient être tenus de fournir une explication complète quant à la nécessité d'opérer ce changement et qu'une définition des termes "dans la mesure où la chose est raisonnablement possible" s'impose si l'on veut prévenir toute fausse interprétation.

332A (2) Le *Board of Trade* de Toronto est convaincu que l'établissement d'une échelle uniforme de taux de catégorie applicable à tout le Canada et élaborée en fonction de parcours milliaires ou sous forme de taxes spécifiques valables entre tous points déterminés sur le même chemin de fer constituerait une entreprise d'envergure. Il est à craindre, cependant, que l'institution d'un tel barème sans modifications susceptibles d'en atténuer les effets sur le commerce et les conditions locales n'ait à la longue de sérieuses répercussions sur la vente et la distribution des denrées et services à travers le Canada.

Dans son rapport, la Commission royale affirme, au paragraphe 5 de ses recommandations (page 141), que le but de la péréquation ne peut être atteint qu'après une étude approfondie de la part des chemins de fer et de la Commission des transports. Le projet pose sans aucun doute de sérieux problèmes. Par exemple, la question de savoir quels effets cette mesure aura sur le revenu des chemins de fer, les industries établies et la situation commerciale est de la plus haute importance, si l'on considère les nombreux changements tarifaires qu'elle prévoit.

Le développement et l'essor de la vente et de la distribution des biens et des services tels qu'ils existent actuellement sont dus dans une grande mesure à la présente structure tarifaire. La Commission royale des transports a recommandé un certain nombre de modifications à la Loi des chemins de fer en ce qui touche la réglementation des tarifs-marchandises. Élaborés avec soin, certains de ces amendements n'auront probablement pas de conséquences graves. Il en est d'autres cependant qui, mis en œuvre selon le mode que recommande la Commission royale, porteraient, selon nous, une sérieuse atteinte à l'économie du pays et pourraient entraver le jeu des méthodes actuelles de transaction au point de nuire aux intérêts du public et des chemins de fer.

La structure tarifaire actuelle, qui assure la parité des prix entre le territoire qui s'étend de Montréal à Windsor et à l'Ouest canadien, a provoqué la décentralisation industrielle. Sous un régime de tarifs milliaires comme celui qu'on propose, la ville de Toronto détiendrait un avantage sur Montréal et la plupart des localités de l'Ontario dans le domaine des expéditions vers l'Ouest, ce qui, selon nous, n'est pas à souhaiter dans l'intérêt public ou national.

Pour ces motifs, le *Board of Trade* de Toronto se sent contraint, dans l'intérêt de ses membres qui comptent parmi les usagers des services de transport, aussi bien que dans l'intérêt de la nation, de formuler respectueusement la proposition suivante, à savoir que cet article du bill qui autorise la Commission des transports à établir au Canada la péréquation des tarifs-marchandises devrait faire l'objet d'un examen attentif, de façon que soit élucidée la question de savoir si, du point de vue de l'intérêt national, il serait désirable d'obliger

à l'avance, et par une mesure législative, la Commission des transports à donner la mise en œuvre de la péréquation selon une modalité prescrite par la loi. Au sens de la présente loi, la Commission possède des pouvoirs étendus pour instruire, entendre et juger toute affaire ou question de même que pour édicter des ordonnances ou règlements à cet égard et peut de son propre chef ou doit à la demande du ministre des Chemins de fer et Canaux instruire, entendre et juger toute question sur laquelle la présente loi l'autorise à statuer à la suite d'une demande ou d'une plainte (article 36). Puisque la Commission des transports poursuit actuellement une enquête générale sur les tarifs-marchandises, nous sommes d'avis que cet organisme devrait être laissé libre de prendre, à la lumière des données recueillies, une décision quant à la façon d'instaurer un régime de péréquation qui désorganise le moins possible l'activité commerciale et industrielle au Canada.

Article 332B (2a). Taxes maximums sur le transport en direction ou en provenance du territoire intermédiaire.

Le Board met en doute l'opportunité d'introduire dans nos statuts les modalités prévues dans l'amendement proposé. À notre avis, les chemins de fer devraient être libres de faire face à toute concurrence réelle ou possible en matière de transport vers le littoral du Pacifique, sans avoir à réduire leurs taux de transport au territoire intermédiaire. C'est grâce uniquement à cette liberté d'action qu'ils peuvent préserver leur revenu et aider en même temps les producteurs canadiens à soutenir la compétition étrangère sur la côte du Pacifique. Dans ses conclusions relatives au problème général des taxes de concurrence, la Commission royale formule à la page 95 de son rapport le principe suivant:

Les chemins de fer devraient avoir le droit de faire face à la concurrence et, après avoir décidé d'établir des taux de concurrence dans une région, ils ne devraient pas être légalement forcés de les appliquer à d'autres régions où la concurrence entre voituriers n'existe pas.

C'est un fait connu que les taux transcontinentaux de concurrence n'ont été établis que parce que les chemins de fer devaient faire face à une concurrence effective ou possible. Il est donc raisonnable de conclure que si les chemins de fer se voient forcés d'étendre les avantages de ces taux à des localités où la concurrence ne joue pas, il sera posé, de ce fait, un principe qui, croyons-nous, aura une influence défavorable sur la publication future de pareils taux. On imagine difficilement que les compagnies ferroviaires soient désireuses de publier ou de maintenir, quant au transport en direction du littoral du Pacifique, des taux élaborés selon la formule des taxes de concurrence si une mesure législative les oblige à réduire leurs prix à l'égard des mêmes denrées voyageant en direction de l'intérieur et de localités des Prairies où la concurrence est inexistante. Il est possible qu'en pareille occurrence les chemins de fer aient à reconsidérer leur position en ce qui touche ces prix et l'on peut concevoir alors qu'ils en soient réduits à abolir leurs taux transcontinentaux et probablement aussi à reviser la méthode actuelle de publication des taux concurrentiels à la lumière des conséquences possibles qu'une telle mesure peut entraîner à l'endroit de ces taux en général.

Article 342. Affichage des tarifs.

La clause 8 du bill abroge les paragraphes un, trois et quatre de l'article 342 de la présente loi, ne laissant en vigueur que le paragraphe deux. Il est prévu ce qui suit: La compagnie doit tenir à ses gares ou bureaux où est reçue et livrée la marchandise une copie du ou des classements de marchandises imposés aux chemins de fer pour consultation durant les heures d'affaires. L'amendement proposé découle de la modification apportée au paragraphe six de l'article 323 qui prévoit que la Commission des transports peut, à l'égard de tout tarif de taxes, édicter des règlements déterminant le temps, le lieu et la manière de déposer et de publier ces tarifs et de les tenir à la disposition du public."

On ne voit pas bien pour quelle raison le paragraphe deux de l'article 342 serait maintenu alors qu'on abroge les paragraphes un, trois et quatre. On comprend que le projet d'amendement du paragraphe six de l'article 323 dispose que la Commission des transports puisse établir des règlements relatifs à l'affichage des tarifs pour l'information du public, et il est possible que la Commission des transports puisse ordonner aux chemins de fer de tenir et de conserver dans ses dossiers à ses gares ou à ses bureaux des exemplaires de tous les tarifs publiés sous le régime de la loi, aux fins d'en informer les expéditeurs. À moins, cependant, qu'une telle ordonnance ne soit émise, il serait peu pratique de maintenir une disposition stipulant qu'un tableau de classification doit être tenu à toutes les gares, si le public ne peut pas également prendre connaissance des taux qui s'y rapportent, de même que des autres taxes spécifiques et concurrentielles.

En vue de sauvegarder les intérêts des expéditeurs et de permettre à ceux-ci de se tenir au fait des taxes légales qui frappent leurs produits, nous proposons respectueusement qu'on étudie la question d'ajouter au paragraphe deux de l'article en cause un nouveau paragraphe portant qu'il devra être tenu à toutes les agences et à la vue du public durant les heures d'affaires:

1. Le tableau de la classification courante;
2. Le tarif de catégorie applicable aux denrées qui figurent dans la classification.

En outre, les chemins de fer devraient tenir à toute agence, sur demande de la part d'un expéditeur ou d'un groupe d'expéditeurs qui, individuellement ou conjointement, délivrent ou reçoivent des chargements complets—soit plus de deux par année—d'une denrée quelconque ou de groupes de denrées, tous les tarifs en vigueur, exigibles par les chemins de fer et renfermant les taxes qui frappent cette denrée ou ces catégories de denrées ou encore d'autres produits qui font l'objet d'une concurrence directe de la part des expéditeurs intéressés, cette obligation cessant à la fin de l'année civile à moins que la demande présentée à cet effet ne soit renouvelée avant cette date.

De plus, étant donné qu'aux termes de la présente loi les expéditeurs n'ont légalement aucun droit de recevoir des exemplaires des tarifs-marchandises, il est respectueusement proposé qu'on examine l'opportunité d'introduire dans le bill 12 une disposition portant que toute personne ait, de droit et sur demande faite aux chemins de fer, l'autorisation de recevoir, moyennant certains frais d'abonnement et au prix coûtant, un exemplaire de l'un quelconque ou de l'ensemble des tarifs dès que le dépôt en aura été fait à la Commission des transports.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,

J. G. GODSOE.

Le directeur général,

F. D. TOLCHARD.

APPENDICE "F"

BOARD OF TRADE DE VANCOUVER

Édifice de la Marine
VANCOUVER (C.-B.)

Zone 1

Le 14 NOVEMBRE 1951.

Par poste aérienne

Le président du Comité spécial
de la législation ferroviaire
Chambre des communes
Ottawa (Ont.).

Monsieur,

Le 23 octobre dernier, le ministre des Transports présentait à la Chambre des communes le bill n° 12, loi modifiant la Loi des chemins de fer, aux fins d'autoriser la Commission des transports à donner suite aux recommandations de la Commission royale.

Nous soumettons à votre attention les considérations suivantes:

1. *Péréquation des tarifs-marchandises:*

En vertu d'un amendement proposé, dans le cadre du bill n° 12, à la Loi des chemins de fer, il est introduit un nouvel article (332A), énonçant la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises et autorisant la Commission des transports, sous réserve des exceptions prévues, à pourvoir à l'établissement de la péréquation des tarifs-marchandises au Canada.

Le Conseil du *Board of Trade* de Vancouver appuie le principe d'une péréquation générale sous réserve, toutefois, que s'il est jugé nécessaire d'excepter les taxes prévues par la convention dite de la passe du Nid-de-Corbeau et la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, ces exemptions soient tenues simplement pour une première mesure de caractère provisoire. Il recommande également que la même formule d'uniformisation soit appliquée aux taxes spécifiques non concurrentielles aussi bien qu'aux taux réguliers de catégorie.

2. *Application des taxes transcontinentales:*

Voici un extrait de la recommandation formulée à sujet par la Commission royale des transports:

L'influence de tout tarif transcontinental de transport de l'Est à la côte de la Colombie-Britannique devrait être étendue en retour aux tarifs visant les expéditions vers les provinces intermédiaires (y compris les localités de la Colombie-Britannique situées à l'est du littoral), de façon que ces tarifs ne dépassent les premiers que du tiers. C'est une solution simple et logique de la question; elle n'entraîne ni calculs compliqués, ni difficultés d'application; tout en tenant compte de ce fait que la concurrence transcontinentale se fait sentir en Alberta, cette formule n'aboutit pas à la conclusion extrême voulant que cette province ait des tarifs égaux à ceux du littoral.

Aux fins de donner suite à cette proposition, on a inséré dans l'article 332B du bill n° 12 le paragraphe deux ainsi conçu :

Les tarifs désignant une taxe de concurrence pour tout transport transcontinental de marchandises doivent porter que

- a) La taxe pour le transport de marchandises à destination d'un point dans le territoire intermédiaire, et
- (i) ayant son origine au même point dans le territoire de l'Est ou de l'Ouest,
 - (ii) répondant à la même description, et
 - (iii) effectué dans la même direction, aux mêmes conditions et selon les mêmes arrangements quant au poids et autrement, que le transport transcontinental de marchandises pour lequel la taxe de concurrence est désignée, ne doit pas dépasser de plus du tiers la taxe de concurrence ainsi désignée jusqu'au point de destination dans le territoire de l'Est ou de l'Ouest, selon le cas, le plus rapproché du point de destination dans le territoire intermédiaire.

L'alinéa b) régit de la même façon le transport du trafic en sens inverse.

Le *Board*, à l'instar des chemins de fer, n'envisage pas sans une vive inquiétude l'adoption des dispositions du Bill 12 qui donnent suite à la recommandation de la Commission. Selon lui, il en résulterait pour les voituriers, en ce qui touche le transport vers les points intermédiaires, des pertes de revenu telles que les sociétés ferroviaires pourraient se voir forcées d'abolir les taxes transcontinentales dont ont si largement bénéficié les villes de Vancouver, Victoria, Prince-Rupert et d'autres localités du littoral.

Voici un tableau qui illustre la situation quant aux taxes transcontinentales régissant le transport des tuyaux de fonte de l'Est canadien vers les localités de la côte du Pacifique ci-après mentionnées :

Premier groupe, comprenant Vancouver, Victoria, Prince-Rupert et New-Westminster :

\$1.12 les 100 livres. Poids minimum d'une wagnonnée complète: 70,000 lbs. (En ajoutant trente-trois et un tiers pour cent, on obtient la taxe des points intermédiaires, soit \$1.49 les 100 livres).

Nous nous sommes contentés d'exposer ici, en fonction de trois points de destination, les taxes visant le transport des tuyaux de fonte en provenance de l'Est canadien, ainsi que les pertes estimatives de revenu que subiraient à cet égard les voituriers :

<i>Les 100 lbs</i>	<i>Dawson Creek (C.-B.)</i>	<i>Calgary Edmonton</i>	<i>Saskatoon</i>
Tarif actuel.	2.61	2.16	1.79
Tarif proposé.	1.50	1.50	1.50
Pertes de revenu par chargement complet.	777.00	462.00	203.00
Distances en mil- les de Montréal à.	2,655	E2,160 C2,240	1,829

Advenant l'abolition des taux transcontinentaux, le plan de la Commission royale connaîtrait un échec: en effet, les taux actuels seraient mis en vigueur aux points intermédiaires, cependant que Vancouver et d'autres localités du littoral se trouveraient plus lourdement imposées. Autre point important: les mêmes taux prévus dans ce projet seraient autorisés quant aux envois vers diverses stations, sans égards pour les distances respectives.

Le Conseil du *Board of Trade* de Vancouver recommande donc le rejet de cette mesure dans son ensemble, et vous prie d'accorder à ses observations toute l'attention possible.

Veillez agréer, monsieur le président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le secrétaire exécutif

REG. T. ROSE.

**POLITIQUE GÉNÉRALE À L'ENDROIT DE LA PROVINCE DE
COLOMBIE-BRITANNIQUE EN MATIÈRE DE TARIFS-
MARCHANDISES EXPOSÉE EN FONCTION DES RECOM-
MANDATIONS DE LA COMMISSION ROYALE DES
TRANSPORTS ET DES MESURES LÉGISLATIVES
QUI LEUR FONT SUITE**

1. Il importe, dans l'élaboration d'une politique nationale de transport, de respecter les dispositions de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique, qui s'inspiraient de ce principe que toutes les parties du Canada doivent être considérées comme des secteurs d'une seule nation en ce qui touche les questions de caractère fédéral et non comme des régions distinctes, selon le concept qui a prévalu jusqu'à maintenant dans le domaine de la législation sur les transports. La division du Canada en quatre zones instituée aux fins de la tarification et reconnue par le gouvernement fédéral de même que par les commissions de transports depuis plus d'un demi-siècle a sérieusement compromis l'unité de la nation et l'intérêt de ses citoyens.

2. Les chemins de fer doivent être tenus pour des facteurs d'unité nationale, des serviteurs de la nation considérée comme une entité. Il faut reconnaître l'importance qu'il y a pour l'ensemble du Canada de maintenir ses ports de l'Atlantique et d'en assurer l'accès, tout comme il importe de se rappeler que les voies qui traversent les montagnes de la Colombie-Britannique et celles qui sillonnent le nord de l'Ontario s'intègrent dans les réseaux nationaux et desservent en définitive toutes les parties du Canada. Les problèmes de construction et d'entretien, les initiatives d'ordre touristique, l'improductivité de certains territoires, le maintien coûteux d'un certain nombre de terminus ou les avantages afférents au trafic de choix sont autant de données qui se rattachent à l'activité d'une même organisation au service du même peuple. Du point de vue d'un service national de transport, les ports maritimes, les Grands lacs aussi bien que les Rocheuses constituent des parties intégrantes du Canada.

3. Chaque secteur du Canada devrait bénéficier d'une échelle uniforme de taux de catégorie par mille, basée sur le barème le plus avantageux présentement en vigueur au pays. Par exemple, si l'échelle établie pour l'Ontario et le Québec comporte des taxes moindres à l'égard de certaines catégories de denrées et de certains parcours milliaires, c'est d'elle qu'on devrait tenir compte. Si par le passé les sociétés ferroviaires estimaient que le tarif maximum exigible d'un citoyen de Toronto pour le transport, à une distance de 500 milles, de 100 livres d'une denrée de première catégorie, s'établissait à 209, elles auraient dû considérer cette taxe comme la taxe limite exigible de tout Canadien pour le même service. Le fait qu'on leur ait permis déjà de percevoir un prix plus élevé d'un expéditeur installé ailleurs ne justifie pas maintenant l'établissement d'une moyenne entre les prix maximum et minimum.

4. Que le gouvernement central en vienne à décider que l'intérêt national exige l'établissement de taxes spécifiques à l'égard d'une denrée ou d'une région, nous sommes d'avis que le Trésor fédéral devrait alors acquitter les frais d'une pareille mesure. Il ne faudrait pas en faire peser les charges sur les voituriers au point que ceux-ci se voient réduits à relever, en manière de compensation, les taxes qu'ils prélèvent dans d'autres parties du Canada ou sur d'autres produits. Le gouvernement fédéral a reconnu le principe qui a présidé à l'élaboration de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ainsi qu'à l'octroi d'une subvention spéciale à l'égard des expéditions de grains de provende. S'il y va de l'intérêt national que le grain et ses produits soient transportés des provinces des Prairies à des prix spéciaux (convention de 1897 dite de la passe du Nid-de-Corbeau), nous sommes d'opinion que ce régime d'exception doit être financé par le Trésor fédéral et non aux dépens

d'autres industries canadiennes. Personne ne saurait manquer de reconnaître que si les chemins de fer canadiens étaient laissés libres de percevoir sur les envois de grain les taxes qui ont cours dans ce domaine aux États-Unis, ils n'auraient pas à réclamer certaines subventions du genre de celles qu'on leur a accordées récemment. Ce n'est pas sans éprouver un certain sentiment d'irritation que les gens de la Colombie-Britannique se voient forcés de verser au Trésor central leur part des charges qu'entraîne le régime de taxes spéciales en vigueur dans les Maritimes et aux chemins de fer des taxes élevées, en compensation des bas tarifs que "la concurrence maritime et routière" permet de maintenir dans le Québec et l'Ontario ainsi que des taxes dites du Nid-de-Corbeau. À cette population, on fait croire depuis cinquante ans qu'elle doit payer une surtaxe spéciale sous la forme du tarif différentiel des montages et contribuer au financement des concessions et de la subvention en espèces accordées aux chemins de fer en considération de leurs tarifs de faveur, dits du Nid-de-Corbeau, et dont la Colombie-Britannique ne pouvait en rien bénéficier.

5. Dans le cadre d'une saine politique nationale, chaque région du Canada devrait être traitée équitablement en matière de taxes spécifiques et de taux réguliers de catégorie.

6. La Colombie-Britannique étant une province maritime devrait avoir droit au même régime que toute autre province maritime.

7. Les bas tarifs transcontinentaux applicables au transport vers la côte du Pacifique doivent être considérés comme des tarifs de faveur accordés aux manufacturiers de l'Est en vue de les aider à soutenir la concurrence des producteurs de la Colombie-Britannique. Nous reconnaissons que l'inverse est également vrai. La Colombie-Britannique ne s'oppose pas à l'établissement de taxes transcontinentales modérées à l'égard des envois vers l'Est ou l'Ouest, mais elle s'élève contre toute proposition visant à permettre aux manufacturiers de l'Est d'expédier des marchandises à 1,500 ou 1,600 milles au prix que verserait un expéditeur de la Colombie-Britannique pour la livraison de denrées à une distance de 1,000 à 1,200 milles.

8. La subvention de \$7,000,000 que la Commission royale recommande de verser aux chemins de fer en considération du "lien" ou "pont" ferroviaire que constituent les voies traversant le nord de l'Ontario devrait être considérée comme une mesure destinée à alléger le fardeau des dépenses générales d'exploitation, et il serait naturel que ces fonds tirés du Trésor fédéral servent à l'avantage de toute la population canadienne. On ne voit vraiment pas pour quelle raison la Commission royale a désigné comme "pont" ce secteur assez productif de la ligne transcontinentale. L'opinion de la Commission voulant que "cette assistance soit particulièrement efficace comme allègement des frais du trafic franchissant ce pont en direction ouest" et que "le régime des tarifs du Nid-de-Corbeau réponde dans une grande mesure, mais pas intégralement, aux exigences du trafic en direction est", cette opinion, disons-nous, peut sûrement donner à penser qu'aux yeux des commissaires la population de la Colombie-Britannique ne mérite même pas qu'on tienne compte de ses intérêts. Le caractère ironique de cette attitude ne saurait manquer de frapper vivement les gens de cette province. Depuis cinquante ans, en effet, le gouvernement et les chemins de fer ne cessent de leur répéter qu'ils doivent accepter de lourdes charges en raison des difficultés "allégées" quant à l'exploitation du service dans les Rocheuses. Mais aux résidents de l'Est on tient un autre langage: sous prétexte que la ligne passant au nord des Grands lacs n'est pas rentable, ce secteur sera considéré comme un "pont" et une subvention sera versée aux chemins de fer pour leur permettre d'aider de façon plus efficace les producteurs de cette région censée improductive. D'un côté, un impôt; de l'autre, une subvention, à laquelle la population de la Colombie-Britannique sera appelée à contribuer, sans doute par le truchement de l'impôt sur le revenu. Nous croyons comprendre que la moyenne du parcours par tonne de denrées

est beaucoup plus élevée dans l'Ouest que dans l'Est. Il nous faut donc conclure qu'en ce qui concerne les manufacturiers de la côte du Pacifique, par exemple, les marchés sont beaucoup plus éloignés des sources de production que dans le cas des producteurs de l'Est en général. Pourquoi, alors, en considération de ce "pont", ne verserait-on pas aux chemins de fer une subvention qui serve à "alléger les frais du trafic franchissant ce secteur en direction est" ?

CONSIDÉRATIONS SUR LE BILL 12, LOI MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER, ET SES EFFETS SUR LES CONSERVÉRIES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE CENTRALE

En vertu du bill, un nouvel article est substitué à l'article 328 de la Loi des chemins de fer.

Dans sa forme actuelle, l'ARTICLE 328 se lit comme il suit :

328. Les tarifs des taxes que la compagnie est autorisée à publier en vertu de la présente loi, pour le transport des marchandises de gare en gare, doivent être divisés en trois classes, savoir :

- a) Le tarif-type des marchandises ;
- b) Les tarifs spéciaux des marchandises ; et
- c) Les tarifs de concurrence.

Le NOUVEL ARTICLE 328 est ainsi conçu :

328 (1) Suivent les tarifs des taxes que la compagnie est autorisée à émettre en vertu de la présente loi pour le transport de marchandises entre des points situés sur le chemin de fer :

- a) Les tarifs de taux de catégorie ;
- b) Les tarifs de taux sur un produit désigné ;
- c) Les tarifs de taux de concurrence, et
- d) Les tarifs relevant d'arrangements spéciaux.

(2) Un taux de catégorie est un taux applicable à une répartition par catégorie à laquelle les articles sont assignés dans la classification des marchandises.

(3) Un taux sur un produit désigné est un taux qui vise un article décrit ou nommé dans le tarif renfermant le taux.

(4) Un taux de concurrence est un taux de catégorie ou un taux sur un produit désigné, qui est émis pour faire face à la concurrence.

(5) Les arrangements spéciaux sont les frais, les allocations, les absorptions, les règles et règlements concernant les surestaries, la protection, l'emmagasinage, l'aiguillage, le transbordement par élévateur, le camionnage, le chargement, le déchargement, le pesage, la déviation, et tous les autres arrangements accessoires ou spéciaux qui, de quelque façon, augmentent ou diminuent les frais à acquitter sur toute expédition, ou qui augmentent ou diminuent la valeur du service fourni par la compagnie.

1. Ces nouvelles définitions des divers tarifs communément utilisés nous paraissent opportunes et même nécessaires. On peut se demander, toutefois, si les tarifs "relevant d'arrangements spéciaux" se sont révélés si avantageux et d'un usage si général qu'ils valent d'être maintenus. Selon nous, les taxes prévues dans ces tarifs d'exception ne peuvent que donner lieu à un traitement quasi discriminatoire au bénéfice d'un petit nombre d'importantes compagnies.

2. Il est à supposer que ces "tarifs de taux de catégorie" engloberont à la fois les taux réguliers et uniformes de catégorie par mille et les taux de distribution ou "urbains" établis d'après le principe de la classification.

Le bill vise également à révoquer l'article 329 de la Loi des chemins de fer et à lui en substituer un nouveau.

L'article se lit présentement ainsi :

329. (1) Le tarif-type pour le transport des marchandises ou les tarifs-types, lorsque la Commission a autorisé la compagnie à en avoir plus d'un, doit ou doivent indiquer les taxes maximums de transport exigibles, par mille, pour chaque catégorie que comporte la classification des marchandises et pour toutes les distances parcourues par le chemin de fer de la compagnie.

(2) Ces distances peuvent être exprimées par sections ou par groupes, et ces sections ou groupes peuvent comprendre, pour les voiturages de plus long parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours.

(3) Les tarifs spéciaux des marchandises doivent indiquer les taxes, moindres que celles du tarif-type, que doit percevoir la compagnie pour un genre particulier de produits ou de marchandises, ou pour chaque catégorie que comporte la classification des marchandises, à destination ou en provenance de certaines gares du chemin de fer; et il ne doit pas être perçu, pour de moindres parcours, de taxes plus élevées que pour les parcours plus longs sur la même ligne et dans la même direction, quand les moindres parcours sont compris dans les parcours plus longs.

(4) Les tarifs de concurrence doivent indiquer les taxes, moindres que celles du tarif-type, que doit percevoir la compagnie pour chaque catégorie de marchandises que comporte la classification, ou pour un genre particulier de produits ou de marchandises, à destination ou en provenance de quelques points spécifiés, que la Commission peut juger ou peut avoir déclarés être des points de concurrence soustraits à l'effet de l'article de la présente loi relatif aux parcours de longue et de courte distance.

Le projet d'article 329 est rédigé en ces termes :

329. Les tarifs de taux de catégorie

- a) doivent spécifier les taux de catégorie calculés au mille pour toutes distances couvertes par le chemin de fer de la compagnie et ces distances doivent être exprimées en sections ou groupes, et les sections ou groupes doivent comprendre, pour les voiturages de plus long parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours, et
- b) Peuvent, en outre, spécifier des taux de catégorie entre des points déterminés sur le chemin de fer, lesquels taux peuvent être supérieurs ou inférieurs à ceux qui sont spécifiés en vertu de l'alinéa a).

1. Les paragraphes (2), (3), (4) et (5) du nouvel article 328 renferment donc les définitions des divers genres de tarifs mentionnés dans l'article abrogé. En vertu du nouvel article 329, un nouveau tarif uniforme de taux maximums de catégorie par mille est substitué à l'ancienne série de tarifs maximums comprenant trois barèmes valables dans l'Est, un tarif maritime ainsi que les échelles tarifaires prévues pour les provinces des Prairies et la région de la côte du Pacifique. Avec l'abolition du tarif différentiel des montagnes disparaît le barème en vigueur sur la côte du Pacifique, et le tarif des Prairies se trouve appliqué à toutes les régions de l'Ouest.

2. Nous ne croyons pas devoir nous opposer à l'adoption de ce nouvel article. Il importe, toutefois, selon nous, que l'élaboration du nouveau tarif n'aboutisse pas simplement à une formule de compromis entre les deux barèmes existants. Les nouvelles taxes maximums ne devraient, en aucun cas, excéder le tarif le plus bas actuellement prévu comme prix maximum pour une région quelconque du Canada.

3. Il est à présumer que le paragraphe b) vise à permettre une combinaison des taux actuels de distribution ou urbains avec les taux réguliers de catégorie

par mille, c'est-à-dire leur fusion en un seul tarif. Nous préférierions de beaucoup que ces deux modes de tarif demeurent distincts. Les tarifs de distribution ou urbains remplissent un rôle bien défini dans notre régime de transport et ils devraient comporter des taux inférieurs d'au moins 15 p. 100 à ceux que prévoient les tarifs milliaires pour un même parcours. De façon générale, ces tarifs visent le transport de denrées à partir des points de distribution et, dans la plupart des cas, le voiturier a déjà prélevé une taxe à l'égard des expéditions en direction de ces points. Les taux de distribution se trouvent donc à faire partie d'une taxe globale.

Dans le cadre du bill, l'article 330 de la Loi des chemins de fer est abrogé et remplacé par un nouvel article.

Voici le libellé actuel de la disposition :

330. (1) Chaque tarif-type de marchandises doit être déposé au bureau de la Commission et approuvé par elle.

(2) Ce tarif étant déposé et approuvé par la Commission, la compagnie doit le publier, dans au moins deux numéros hebdomadaires consécutifs de la *Gazette du Canada*, avec un avis de cette approbation, rédigé selon la forme qu'exige la Commission.

(3) Lorsque les dispositions du présent article ont été observées, les taxes spécifiées au tarif-type ou aux tarifs-types, selon le cas, sauf dans les cas relevant des tarifs spéciaux et des tarifs de concurrence, sont les seules que la compagnie est autorisée à percevoir pour le transport des marchandises.

(4) Tant que les dispositions du présent article ne sont pas observées, la compagnie ne peut percevoir de taxes pour les transports.

(5) Aucun tarif-type de marchandises ne doit être modifié, et il ne peut y être fait d'additions, sauf avec l'approbation de la Commission.

Le nouvel article est ainsi conçu :

330. (1) Tout tarif de marchandises et chaque modification d'un tarif de marchandises doivent être déposés et publiés, et un avis de leur émission et de l'annulation de tout semblable tarif ou partie de tarif doit être donné conformément aux règlements, ordres ou instructions édictés par la Commission.

(2) Lorsqu'un tarif de marchandises est déposé et qu'un avis d'émission est donné conformément à la présente loi et aux règlements, ordres et instructions de la Commission, il doit, à moins que la Commission ne le rejette, ou n'en suspende ou remette à plus tard l'application, prendre effet à la date y mentionnée comme étant celle où on a l'intention de le mettre en vigueur, et il doit remplacer tout tarif antérieur ou toute partie de ce dernier, dans la mesure où il réduit ou majore les taxes y prévues; et la compagnie doit par la suite imposer les taxes qui y sont spécifiées jusqu'à ce que ledit tarif expire, ou que la Commission le rejette ou en suspende l'application ou qu'un autre tarif le remplace.

1. L'ancien article 330 obligeait les chemins de fer à ne déposer au Bureau de la Commission et à ne faire approuver par celle-ci que leurs tarifs-types de marchandises. L'expression "tarif-type de marchandises" s'appliquait à ce que nous appelons maintenant "le tarif régulier de catégorie par mille". Aux termes du paragraphe trois, les chemins de fer pouvaient publier des tarifs spéciaux et des tarifs de concurrence en n'étant astreints qu'à un contrôle très modéré de la part de la Commission des transports.

2. Le nouvel article dispose que l'émission de chaque tarif, y compris les modifications qui pourront y être apportées, sera régie par les règlements, ordres ou instructions édictés à cet égard par la Commission.

3. Le paragraphe deux dudit article pourvoit au rejet ou à la suspension des taux visant un produit désigné, des taxes de concurrence ou des tarifs

relevant d'arrangements spéciaux. — Nous approuvons ce resserrement de la surveillance que doit exercer la Commission.

Le bill vise à substituer un nouvel article à l'article 331 de la Loi des chemins de fer, lequel est conçu en ces termes :

331. (1) La compagnie doit déposer au bureau de la Commission les tarifs spéciaux des marchandises, et chacun de ces tarifs doit indiquer la date à laquelle il a été publié et celle à laquelle la compagnie entend le faire entrer en vigueur.

(2) Si un tarif spécial des marchandises réduit des taxes antérieurement autorisées par la présente loi, la compagnie doit déposer ce tarif au bureau de la Commission, au moins trois jours avant sa date effective, et elle doit, pendant les trois jours précédant la date à laquelle elle entend le faire entrer en vigueur, en déposer et en tenir affiché, dans un endroit d'accès facile, ouvert au public durant les heures de bureau, un exemplaire à toutes les gares, stations ou bureaux de la compagnie où les marchandises sont reçues ou expédiées, et aussi afficher en un endroit visible, à chaque bureau, gare ou station, un avis en gros caractères attirant l'attention du public vers l'endroit de ce bureau, de cette gare ou de cette station où ce tarif est ainsi déposé. Toutefois, la Commission peut stipuler ou prescrire, par règlement ou autrement, une autre manière ou une autre forme de publication de ce tarif dans le délai susdit.

(3) Si un tarif spécial des marchandises élève des taxes antérieurement autorisées en vertu de la présente loi, le dépôt et la publication de ce tarif doivent se faire trente jours avant la date à laquelle la compagnie entend le faire entrer en vigueur; toutefois, lorsque opposition à pareil tarif est produite devant la Commission, la preuve justifiant les avances projetées incombe à la compagnie qui dépose ledit tarif.

(4) Lorsque les dispositions qui précèdent ont été observées, ce tarif spécial des marchandises, à moins qu'il ne soit suspendu ou retardé par la Commission, doit entrer en vigueur à la date y mentionnée comme étant la date à laquelle il est destiné à entrer en vigueur; et la compagnie a dès lors le droit, jusqu'à ce que le tarif soit suspendu ou rejeté par la Commission, ou remplacé par un nouveau tarif, d'exiger les taxes qui y sont indiquées, et ce tarif spécial tient lieu des tarifs antérieurs ou des parties de ces tarifs, pour ce qui est des réductions ou augmentations qu'il y apporte.

(5) Tant que ce tarif spécial des marchandises n'est pas entré en vigueur, la compagnie ne doit exiger aucune de ces taxes spéciales.

Le nouvel article 331 est rédigé comme il suit :

331. (1) Il est loisible à la Commission de stipuler qu'un taux de concurrence peut être appliqué et mis en vigueur dès son émission, avant son dépôt à la Commission, ou de permettre que ce taux entre en application selon que la Commission prescrit.

(2) La Commission peut exiger qu'une compagnie qui émet, un tarif de taux de concurrence fournisse lors de la production du tarif, ou à une date quelconque, tout renseignement que requiert la Commission pour établir

- a) que la concurrence existe effectivement;
- b) que les taux sont compensatoires; et
- c) que les taux ne sont pas plus bas qu'il n'est nécessaire pour faire face à la concurrence;

et ces renseignements doivent, si dans un cas quelconque la Commission le juge pratique et désirable, comprendre la totalité ou l'un quelconque des détails suivants :

- (i) le nom du voiturier ou des voituriers concurrents;
- (ii) le parcours qu'exploitent les voituriers concurrents;

- (iii) les taux qu'imposent les voituriers concurrents, avec preuve de ces taux dans la mesure où ils peuvent être constatés;
- (iv) le tonnage normalement transporté par le chemin de fer entre les points d'origine et de destination;
- (v) le montant estimatif du tonnage qui est détourné du chemin de fer ou qui le sera si le taux n'est pas rendu effectif;
- (vi) la mesure dans laquelle le revenu net de la compagnie sera amélioré du fait des changements projetés;
- (vii) le revenu par tonne-mille et par wagon-mille au taux proposé et les moyennes correspondantes du réseau de la compagnie ou de la région où le trafic doit s'effectuer, et
- (viii) tous autres renseignements que requiert la Commission à l'égard du mouvement projeté.

1. Le paragraphe deux du nouvel article fixe les conditions auxquelles des tarifs de concurrence peuvent être publiés par les chemins de fer.

2. Il renferme des prescriptions qui nous paraissent quelque peu superflues. Il autorise, en effet, la Commission des transports à exiger de la société ferroviaire qu'elle établisse, avant l'approbation d'un tarif de concurrence, que la concurrence existe effectivement, que les taux proposés sont compensatoires et pas plus bas qu'il n'est nécessaire pour faire face à la concurrence.

3. De pareilles restrictions semblent confirmer le principe voulant que les compagnies ferroviaires n'ont pas le droit de "fermer l'écurie tant que le cheval ne s'en est pas enfui". Si l'on peut formuler une critique à l'endroit des voituriers, c'est que pendant les vingt ou vingt-cinq dernières années, ils n'ont songé à soutenir la concurrence qu'une fois leurs rivaux bien établis. À ce moment, il est généralement trop tard pour entrer en lice.

4. Il y a toutefois lieu de croire que l'article laisse à la Commission des transports le choix des renseignements qu'elle peut exiger avant l'approbation d'un tarif de concurrence et il serait opportun d'insister, lors de l'examen de cette mesure, sur cette idée que la Commission devrait donner aux chemins de fer une grande latitude en ce qui touche la question de faire face à la concurrence légitime.

5. Nous ne croyons pas que les chemins de fer ou la Commission des transports puissent, en se reportant à l'histoire des transports au Canada, citer bien des cas où les voituriers n'ont pas augmenté leur revenu brut en faisant face à la concurrence. De plus, il existe, selon nous, une relation très étroite entre les recettes brutes et le revenu net que retirent les sociétés de transport.

6. Dans de nombreux cas, les voituriers n'ont pas voulu prendre les mesures qui s'imposaient, soit consentir un léger rabais de leurs taxes, en vue de garder un trafic rémunérateur, avant que les routiers ne s'organisent de façon stable et une fois que ces derniers étaient bien établis, les sociétés ferroviaires devaient effectuer une forte réduction tarifaire pour récupérer même une partie du trafic en cause.

Il est proposé d'introduire dans la loi un nouvel article 332B—qui se lit ainsi:

332B. (1) Dans le présent article, l'expression

- a) "territoire de l'Est" signifie tout point sur une ligne de chemin de fer à l'est de Port-Arthur (Ontario) ou d'Armstrong (Ontario);
- b) "territoire de l'Ouest" signifie tout point sur une ligne de chemin de fer en Colombie-Britannique auquel s'appliquent les taxes de concurrence transcontinentales;
- c) "territoire intermédiaire" signifie tout point entre le territoire de l'Est et le territoire de l'Ouest sur quelque ligne de chemin de fer;
- d) "transport transcontinental de marchandises" signifie le transport de marchandises

- (i) ayant son origine dans le territoire de l'Est et destiné à un point du territoire de l'Ouest, ou
 - (ii) ayant son origine dans le territoire de l'Ouest et destiné à un point du territoire de l'Est.
- (2) Les tarifs désignant une taxe de concurrence pour tout transport transcontinental de marchandises doivent porter que
- a) La taxe pour le transport de marchandises à destination d'un point dans le territoire intermédiaire, et
 - (i) ayant son origine au même point dans le territoire de l'Est ou de l'Ouest,
 - (ii) répondant à la même description, et
 - (iii) effectué dans la même direction, aux mêmes conditions et selon les mêmes arrangements quant au poids et autrement, que le transport transcontinental de marchandises pour lequel la taxe de concurrence est désignée, ne doit pas dépasser de plus du tiers la taxe de concurrence ainsi désignée jusqu'au point de destination dans le territoire de l'Est ou de l'Ouest, selon le cas, le plus rapproché du point de destination dans le territoire intermédiaire;
 - b) La taxe pour le transport de marchandises ayant son origine à un point du territoire intermédiaire, et
 - (i) destiné au même point du territoire de l'Est ou de l'Ouest,
 - (ii) répondant à la même description, et
 - (iii) effectué dans la même direction, aux mêmes conditions et selon les mêmes arrangements quant au poids et autrement, que le transport transcontinental de marchandises pour lequel la taxe de concurrence est désignée, ne doit pas dépasser de plus du tiers la taxe de concurrence ainsi désignée entre ce point de destination et le point d'origine dans le territoire de l'Est ou de l'Ouest, selon le cas, le plus rapproché du point d'origine dans le territoire intermédiaire."

1. Le paragraphe 2A pourvoit à de nombreuses réductions visant les denrées qui voyagent à partir du territoire de l'Est vers des points situés dans la partie occidentale de la Saskatchewan, en Alberta et dans l'Est de la Colombie-Britannique. Toutefois, étant donné la démarcation des divers territoires, on constate qu'il n'est prévu à peu près aucune réduction équivalente des taxes qui frappent les envois quittant le territoire de l'Ouest et destinés au territoire de l'Est.

2. Il est bon de faire remarquer que d'après les définitions données dans le premier paragraphe, le territoire de l'Est comprend tous les points situés sur une ligne de chemin de fer à l'est de Port-Arthur (Ontario) ou d'Armstrong (Ontario), alors que le territoire de l'Ouest n'englobe que les points situés sur la ligne de la côte du Pacifique en Colombie-Britannique, soit un secteur s'étendant vers l'est jusqu'à Chilliwack, dans les terres basses.

3. Le paragraphe 2a) va obliger les chemins de fer à réduire leurs taxes visant le trafic en direction ouest, vers presque tous les points de la Colombie-Britannique (sauf les points compris dans le territoire de l'Ouest), toutes les localités d'Alberta et un bon nombre d'endroits de l'ouest de la Saskatchewan. Lors même que ces taxes peuvent n'être pas abaissées à un niveau inférieur ou égal à celui des taxes qui frappent les denrées en provenance de points situés dans le territoire de l'Ouest et voyageant dans la même direction, cette clause aura pour effet de réduire de façon sensible la préférence accordée par le passé aux manufacturiers de la côte du Pacifique, et à laquelle ils estiment avoir encore droit.

4. Il se trouve que le tarif actuel visant le transport vers l'Est jusqu'à Winnipeg n'est guère plus élevé que le tarif prévu par le paragraphe 2a), pour la

raison que les taxes transcontinentales s'appliquent au trafic voyageant en direction est jusqu'aux principaux points d'Ontario et de l'Est et qu'il existe peu de marchés dans le secteur désigné du nord-ouest ontarien à l'égard desquels des prix moindres pourraient être autorisés en vertu de cette disposition.

5. Les directeurs des conserveries de la Colombie-Britannique vous soumettent un mémoire distinct, dans lequel ils exposent les conséquences désavantageuses que cette mesure entraînerait en ce qui touche leur industrie. Selon nous, maintes autres industries de la province en subiraient également les effets. Mais les stocks sont limités, et comme les manufacturiers bénéficient d'un marché favorable, ils ne semblent pas s'inquiéter des contre-coups possibles de cette disposition quant aux denrées qu'ils produisent.

*Le secrétaire de la Federated
Shippers Association d'Okanagan,*

L. R. STEPHENS.

