



J CANADA. PARL. SENAT.
103 COM. PERM. DES TRANSPORTS
H72 ET COMMUNICATIONS.
1951(2e)
T7 Délibérations ...

A42

NAME - NOM



1951

LE SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS

DU

COMITÉ PERMANENT

du Transport et des Communications

Rapport de la Commission royale des transports.

Fascicule n° 1

SÉANCE DU JEUDI 15 NOVEMBRE 1951

L'honorable Adrian K. Hugessen, président.

TÉMOINS:

M. F. D. Smith, K.C., et M. Rand H. Matheson de la Commission des transports des provinces Maritimes, représentant les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve.

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

1951

D

COMITÉ PERMANENT
DU
TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS

L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN, *président*

Les honorables sénateurs:

Aseltine
Baird
Campbell
Davis
Dessureault
Gershaw
Grant
*Haig
Hawkins
Hayden

Horner
Hugessen
Kinley
McLean
Nicol
Paterson
Raymond
*Robertson
Reid

*Membre ex-officio.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, du vendredi 19 octobre 1951.

Ordonné:—Que le comité permanent du transport et des communications soit autorisé à étudier le rapport de la Commission royale des transports, et spécialement la proposition d'égaliser les tarifs-marchandises et l'effet qu'une pareille proposition pourrait avoir sur des régions déterminées du Canada; et à en faire rapport.

Que ledit Comité ait le pouvoir de convoquer des témoins et de produire documents et registres.

Que ledit Comité soit aussi autorisé à se réunir durant les ajournements du Sénat.

COPIE CONFORME.

Le greffier du Sénat,
L. C. MOYER.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 15 novembre 1951.

Conformément à l'avis de convocation, le Comité permanent du transport et des communications se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin.

Présents: les honorables sénateurs Hugessen, président, Baird, Davis, Des-sureault, Gershaw, Grant, Haig, Hawkins, McLean, Nicol, Paterson et Reid—12.

Aussi présents: M. J. F. MacNeill, K.C., conseiller juridique et légiste parlementaire. Les sténographes officiels du Sénat.

Le Comité procède à l'examen de l'ordre de renvoi du vendredi, 19 octobre 1951.

M. F. D. Smith, K.C., et M. Rand H. Matheson de la Commission des transports des provinces Maritimes, représentant les provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve ont exprimé les vues des provinces Maritimes sur les recommandations faites dans le Rapport de la Commission royale des transports.

Sur motion de l'honorable sénateur Haig, appuyée par l'honorable sénateur McLean, il est **RÉSOLU** de recommander que permission soit donnée de faire imprimer 300 exemplaires en anglais et 100 exemplaires en français des délibérations du Comité sur le Rapport de la Commission royale des transports.

A 12 h. 45 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

COPIE CONFORME.

Le secrétaire du Comité,
JAMES D. MacDONALD.

TÉMOIGNAGES

LE SÉNAT

OTTAWA, JEUDI 15 novembre 1951

Le Comité permanent du Transport et des communications, qui a reçu l'autorisation d'étudier le Rapport de la Commission royale des transports, se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin.

L'hon. M. HUGESSEN occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, le Comité fait quorum et je sollicite votre attention. Avant de commencer, je m'excuse de m'être absenté hier. Toutefois, je suis certain que le sénateur Kinley, qui occupait temporairement le fauteuil, vous a fait oublier tous les manquements dont j'aurais pu me rendre coupable.

Messieurs, nous avons parmi nous ce matin M. F. D. Smith, K.C. et M. Rand H. Matheson qui représentent la Commission des transports des provinces Maritimes et les quatre provinces Maritimes en bloc. Le Comité désire-t-il entendre l'un ou l'autre, de ces messieurs, ou les deux, au début de la séance?

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, vous nous avez manqué hier, car nous apprécions vos qualités de président. En votre absence, le sénateur Kinley a soulevé cette question et certains d'entre nous ont exprimé l'avis,—le sénateur Robertson, je crois, et moi-même,—que nous ne repassions pas le bill en entier. Nous avons hâte d'entendre les représentants des provinces Maritimes nous exposer comment ce projet de loi influera sur leurs provinces. Nous voulons connaître non seulement leurs objections, mais aussi les problèmes que le bill fait surgir à leur endroit. Lorsque nous aurons entendu tout cela, et aussi les représentants des chemins de fer, il se peut que nous ayons à faire revenir ces messieurs. Pour le moment, ils n'ont pas à nous donner tous les détails du bill,—du moins, c'est ce dont nous sommes convenus hier.

Je tiens à avertir MM. Smith et Matheson que le Sénat n'est pas dans la même position que la Chambre des communes à l'égard d'une mesure législative, surtout d'un projet du genre de celui-ci. A titre de sénateurs, nous avons un devoir envers les provinces que les députés n'ont pas. Nous sommes les représentants des provinces et des localités, par conséquent nous avons le devoir de les protéger. Je suis sénateur du Manitoba, mais je ne promets pas d'approuver tout ce que le Manitoba désire. Je ne promets rien, mais je veux savoir de quel problème il s'agit.

Si je ne me trompe, c'est ce dont nous sommes convenus hier. Je ne sais pas si le Comité est d'accord avec moi.

L'hon. M. HAWKINS: Vous avez bien exprimé notre manière de voir.

L'hon. M. KINLEY: Nous voulons entendre l'exposé général de la question.

L'hon. M. DAVIS: Oui, nous voulons des généralités plutôt que des détails pour le moment.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est-il de l'avis des sénateurs Haig, Hawkins, Kinley et Davis?

Des VOIX: Oui.

L'hon. M. HAWKINS: Je crois que nous devrions laisser M. Smith faire son exposé comme il l'entend. Il ne devrait pas s'en tenir à l'entente générale que nous avons eue hier.

Le PRÉSIDENT: Non, mais il est nécessaire que ces messieurs sachent comment veut procéder le Comité.

Lequel de ces messieurs désire nous adresser la parole?

M. F. D. SMITH: Je le veux bien, monsieur le président.

L'hon. M. KINLEY: M. Smith, vous représentez la province de la Nouvelle-Écosse?

M. SMITH: Je représente les quatre provinces Maritimes, monsieur le sénateur.

L'hon. M. KINLEY: C'est à dire Terre-Neuve, l'Île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick et...

M. SMITH: ...et la Nouvelle-Écosse, la dernière mais pas la moins importante.

M. le président, messieurs, permettez-moi de vous remercier bien cordialement de l'occasion qui nous est fournie d'exposer nos vues devant cet important Comité. Nous, des provinces Maritimes, attachons une grande importance à ce projet de loi; c'est pourquoi nous sommes venus vous faire part de nos observations. Nous espérons que vous ne prêterez à nos paroles aucune intention autre que celle de jeter de la lumière sur le sujet qui nous occupe.

Peut-être ferions-nous bien d'exposer brièvement d'abord la situation passée et présente des provinces Maritimes, y compris Terre-Neuve, dans le cadre des transports-marchandises au Canada. Je devrai traiter aussi de certains problèmes qui ont surgi au cours des cinq dernières années. J'essaierai de ne pas vous ennuyer avec une kyrielle de griefs et autres choses du même genre.

Je ne ferai allusion aux événements passés que pour en faire mieux voir la relation avec les questions qui nous occupent.

Le projet de loi dont j'ai l'intention de parler est le bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Un moment, s'il vous plaît, monsieur Smith. Chaque membre du comité a-t-il en sa possession un exemplaire du bill n° 12?

L'hon. M. KINLEY: Des exemplaires du bill ont été distribués à tous les membres.

L'hon. M. HAIG: Je n'en ai pas eu.

(On fait la distribution de copies du bill).

M. SMITH: Je le répète, le projet de loi dont je veux parler est le bill n° 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer. Je suppose qu'il vous fera plaisir d'apprendre que je n'ai pas l'intention de traiter du bill article par article, mais simplement de discuter de la partie qui traite de la politique nationale de péréquation. Comme j'en ai été averti par ces honorables messieurs, la question doit être étudiée de façon générale et je m'efforcerai de m'en tenir à cela autant que possible.

Afin de comprendre ce que l'article que j'ai l'intention d'étudier avec vous signifie, je crois nécessaire de vous rappeler en passant ce qui me semble être les fins de cette mesure législative. Je me reporte donc à l'article 7 qui abroge les articles 328 à 332 de la Loi des chemins de fer pour les remplacer par de nouveaux articles. Celui qui m'intéresse présentement est 332A qui se trouve à la page 5 du bill. Peut-être ferais-je bien de le relire avec vous:

Article 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."

Voilà l'exposé général de la politique nationale, et afin d'y donner suite en matière de taux de transport de marchandises, la Commission des transports est autorisée par le paragraphe 2 à 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."

Comme vous voyez, ceci traite des taux de catégorie par mille. Peut-être serait-ce le moment de revenir aux dispositions antérieures qui sont données à la page 3 du bill.

L'article 328 (1) abroge l'article antérieur portant le même numéro dans la Loi des chemins de fer où sont décrits les divers taux de transport. M. le président et les honorables messieurs constateront par les notes marginales que la loi prévoit maintenant des taux de catégorie, des taux sur un produit désigné et des taux de concurrence. L'article 329 traite des taux spéciaux ou tarifs de taux de catégorie selon les recommandations de la Commission royale des transports qui préconise une nouvelle classe,—ou pour mieux dire une nouvelle catégorie,—de taux.

Si le Comité veut bien se reporter à l'article 328(1), il constatera que cet article prévoit des taux de catégorie, des taux sur un produit désigné et des taux établis par arrangements spéciaux; plus loin, il trouvera la définition de chacune de ces expressions. Je n'ai donc pas besoin de m'étendre là-dessus et je retourne à l'article qui m'occupait au début, c'est-à-dire l'article 332 (A) (2).

Vous comprenez que, pour donner suite à la politique nationale, la Commission établit une échelle uniforme de taux de catégorie par mille; et l'alinéa b) du même paragraphe prévoit aussi l'établissement de taux sur un produit désigné d'après une base milliaire:

"une échelle uniforme de taux sur un produit désigné d'après une base milliaire applicable sur son réseau au Canada, ces taux devant être exprimés en sections ou groupes, lesquels doivent comprendre, pour les voiturages de plus longs parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours".

Et c),

"Reviser tout autre taux imposé par la compagnie"

Vous remarquerez que le paragraphe 4 de cet article renferme certaines exceptions. Peut-être devrais-je lire ce paragraphe:

"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..."

C'est là l'article de la loi des chemins de fer qui traite des taux dits de la Passe du Nid-de-Corbeau, lesquels se rapportent comme vous le savez au transport des grains et de leurs produits, et cette disposition exclut de l'application de la politique d'égalisation tous les taux qui tombent sous la convention connue sous le nom de Passe du Nid-de-Corbeau. Le paragraphe continue comme suit:

"... et à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—"

Je me propose de traiter plus tard des effets de cette disposition. Et je continue:

“...et ne s'appliquent pas à l'égard

a) De taux communs internationaux entre les points situés au Canada et des points situés aux États-Unis d'Amérique;”

Soit dit en passant, je crois que la raison de cette exception est que les taux communs internationaux échappent en grande partie à notre régie étant donné qu'ils suivent plutôt les mouvements des États-Unis.

L'alinéa b) se lit ainsi:

“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 États-Unis d'Amérique”.

Il existe depuis plusieurs années un système entre les États-Unis et le Canada par lequel certains ports canadiens de l'Atlantique ont un port correspondant aux États-Unis. Par exemple, Montréal correspond à Philadelphie; Halifax et Saint-Jean correspondent à New-York. C'est pourquoi il y a exception.

L'hon. M. PATERSON: M. Smith, puis-je vous interrompre une minute? Vers le sommet de la page 5 je lis ces mots:

...imposer à toutes personnes des taxes selon le même taux, que ce soit d'après le poids, la distance en milles ou autrement.

Et, cependant, la disposition semble autoriser la Commission à fixer des taux spéciaux. N'y voyez-vous pas contradiction?

L'hon. M. DAVIES: Non, puisqu'il y a “peut”.

M. SMITH: Oui, il y a le mot “peut”. J'y reviendrai plus tard.

Je me reporte maintenant aux taux de concurrence. Nous savons tous qu'ils sont adoptés parce que les chemins de fer doivent faire concurrence au voiturage par bateau et par camion et qu'au fond si les chemins de fer veulent faire des affaires ils doivent adapter leurs taux à ceux d'autres voituriers et abaisser leur échelle.

L'hon. M. REID: Cela ne s'applique-t-il pas aussi aux taux de concurrence des États-Unis?

M. SMITH: Oui, vous avez raison, monsieur le sénateur. L'alinéa d) se lit:

“de frais convenus autorisés par la Commission aux termes de la Partie V de la *Loi des transports, 1938*;

e) des 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.

Je ne crois pas qu'il me soit nécessaire d'énumérer ces exceptions, mais je traiterai plus tard de celle qui a trait aux tarifs-marchandises des provinces Maritimes.

Vous voyez donc que la Loi renferme l'expression d'une politique nationale de tarifs-marchandises et applique cette politique de la façon suivante: la Commission peut exiger qu'une compagnie de chemin de fer établisse une échelle uniforme de taux de catégorie par mille et une échelle uniforme de taux sur produit désigné d'après une base milliaire.

Il me faudra maintenant fouiller l'histoire des tarifs et exposer la situation particulièrement de la partie du Canada que je représente. M. Matheson a préparé un mémoire qu'il a distribué aux membres du Comité traitant du

même sujet plus longuement que je ne me propose de le faire aujourd'hui. Il englobe l'évolution du régime tarifaire canadien.

Je me permettrai de faire quelques remarques qui illustreront la situation que nous croyons être la nôtre. Lors de la Confédération, il n'y avait pas de chemin de fer pour relier ce que nous appelons aujourd'hui les provinces Maritimes et les provinces du Centre et, comme vous le savez, l'article 145 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique a prévu la construction d'un chemin de fer. Le préambule du Rapport Duncan, au sujet des revendications des provinces Maritimes en 1926, qui a amené l'adoption de la Loi des taux de transports des marchandises dans les provinces Maritimes en 1927, est donné à la page 3 du mémoire dans les termes suivants:

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 entre 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.

Il serait peut-être intéressant de jeter un coup d'œil rétrospectif sur l'armature tarifaire et son fonctionnement dans les provinces Maritimes depuis la construction en 1876 du chemin de fer Intercolonial. C'était un chemin de fer de l'État, et je désire vous faire remarquer que les considérations commerciales venaient en second lieu, comme le dit la Commission Duncan dans son rapport, de sorte que le tarif n'était pas le même pour tout le Canada. Naturellement, à ce moment-là, il n'était pas question de l'Ouest. Plus tard, la construction du Pacifique-Canadien a permis à l'Ouest de se développer au point qu'il a fallu y construire d'autres lignes de chemin de fer. Ce que je veux faire ressortir, c'est que les provinces Maritimes avaient alors leur propres tarifs. La Commission des transports dans ses décisions, que l'on pourrait appeler jurisprudence en langage juridique a remanié ces questions de temps à autres, de sorte que nous avons une structure nationale qui s'adaptait parfaitement aux besoins de chaque région du pays. C'était du moins le but de la Commission des transports; et avant la création de cette Commission, je crois que le comité des chemins de fer de la Chambre des communes s'occupait de ces questions.

Le PRÉSIDENT: Du Conseil privé.

M. SMITH: Ah oui, du Conseil privé.

Alors, quel est ce système dont je parle? C'est une armature tarifaire basée sur ce qu'on pourrait appeler des arbitraires et des groupements de taux. Pour illustrer ce que j'appelle "groupes", M. Matheson a un tableau qui illustre cette situation dans les provinces Maritimes. Malheureusement, je n'ai pas de tableau pour Terre-Neuve, et cependant il serait peut-être à propos que je fasse entrer la nouvelle province en ligne de compte dans mes considérations.

Les conditions de l'union renferment des dispositions à l'égard de l'armature tarifaire de Terre-Neuve. L'article 32 (1) de ces Conditions se lit ainsi:

"Le Canada maintiendra, selon le volume de trafic offert, un service de bateaux à vapeur pour le transport des marchandises et des passagers entre North-Sydney et Port-aux-Basques; ce service, dès qu'une route pour véhicules à moteur aura été ouverte entre Corner-Brook et Port-aux-Basques, assurera aussi, dans une mesure convenable, le transport de véhicules à moteur."

Le paragraphe 2, qui, à mon avis est le plus important, se lit comme il suit:

Aux fins de la réglementation des tarifs ferroviaires, l'île de Terre-Neuve sera comprise dans la région maritime du Canada et le transport direct entre North-Sydney et Port-aux-Basques sera classé comme exclusivement ferroviaire.

Le paragraphe 3 dit que:

Toute législation du Parlement du Canada accordant des taux spéciaux pour le transport à l'intérieur, à destination ou en provenance de la région maritime sera, dans la mesure appropriée, rendue applicable à l'île de Terre-Neuve.

Comme vous le savez tous, la loi approuvant les conditions de l'Union a été promulguée en 1949. C'est une loi très brève: "Chapitre 1, 13 George VI sanctionnée le 18 février 1949. Elle porte ces paroles:

"La convention énoncée dans l'annexe de la loi est par les présentes approuvée."

Cette annexe renfermait les conditions de l'Union.

J'espère que je ne prolonge pas outre mesure mon exposé, mais j'ai pensé qu'il était nécessaire de définir clairement la situation de Terre-Neuve. Lorsque le gouvernement de cette province a présenté un mémoire à la Commission des transports pour lui demander de définir plus clairement les dispositions statutaires, celle-ci a répondu que le régime des provinces Maritimes s'appliquait aussi à Terre-Neuve; c'est pour cela qu'elle a commencé à établir des groupes un peu à la façon des provinces Maritimes. Et j'ai l'intention de parler de ce qu'on appelle le système de groupement.

L'hon. M. DAVIS: Puis-je me permettre une question au sujet de Terre-Neuve? Ces groupes s'étendent-ils de Port-aux-Basques à Saint-Jean? De quelle façon sont-ils répartis sur l'île de Terre-Neuve?

M. SMITH: Le système de groupement fonctionne à peu près comme dans les provinces Maritimes. Il y a quatre groupes dans l'île, monsieur le sénateur.

L'hon. M. BAIRD: Et quels sont-ils?

M. MATHESON: De Sydney à Port-aux-Basques, 107.7 milles; de Port-aux-Basques à Humbermouth, 142 milles; de Humbermouth à Bishop's Falls; et un long parcours de Bishop's-Falls à Saint-Jean.

M. SMITH: Je dis qu'il existe un système de groupement dans les provinces Maritimes; en fait, ce système de groupement n'est pas le même pour le trafic en direction de l'ouest que pour le trafic en direction de l'est. La principale cause de cela est l'adoption de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes en 1927. Ce tableau que j'ai en main démontre que dans le groupement des taux du trafic des Maritimes en direction ouest, il y a un groupe important qui s'étend presque de la frontière ouest à Halifax, sur une distance d'environ 640 milles. C'est ce que l'on appelle le groupe de Halifax.

L'hon. M. REID: Qu'entendez-vous par "groupement"?

M. SMITH: Chaque mouvement de marchandises dans ce long parcours est sujet à un taux uniforme qui n'est pas basé sur la distance.

L'hon. M. REID: Je voulais avoir une idée juste de la chose.

M. SMITH: Ainsi, si j'expédie des marchandises de Halifax vers l'ouest, je paie le même taux que de Newcastle ou de Campbellton.

L'hon. M. REID: Pour la même denrée?

M. SMITH: Oui.

L'hon. M. DAVIS: Ce trafic fait-il partie du groupe?

M. SMITH: Plus à partir de Montréal en direction de l'Ouest. Il y a quatre groupes en direction de l'ouest. Il y a celui qu'on appelle le Mulgrave ou Sydney. C'est-à-dire que si j'expédiais des marchandises de Sydney, par exemple, le transport à partir de Sydney ou d'un autre endroit compris dans le groupe se ferait au même taux, et l'on pourrait calculer ce taux en ajoutant le taux de ce groupe à celui du groupe de Halifax. Je n'ai pas besoin d'aller dans les détails, mais il existe d'autres groupes de moindre importance sur la ligne due South-Shore que M. le sénateur Kinley connaît très bien. Cela vient du fait que le South-Shore a été construit par le Halifax and Southwestern, lequel appartenait au groupe du Canadian-Nord. Ce groupe englobait des distances plus courtes que les groupes importants, ce qui s'applique en certains cas à la ligne du Dominion-Atlantic. A tout événement, voilà la situation; lorsque la Commission des transports s'est occupée du mémoire de Terre-Neuve, elle a décidé de former des groupes semblables dans la nouvelle province. Comme l'a expliqué M. Matheson, Terre-Neuve a quatre groupes. Pour ce qui est du trafic en direction de l'est, les groupes ne sont pas aussi considérables dans les provinces Maritimes. Il y a un groupe qui embrasse le Nouveau-Brunswick, un qui embrasse Halifax et deux qui comprennent Sydney ou Mulgrave. Il a fallu former un groupe de 646 milles de longueur pour le trafic en direction de l'ouest afin d'appliquer les dispositions de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Comme vous le savez, cette loi prévoyait la réduction des tarifs en cours pour les mouvements en direction de l'ouest dans le reste du pays, et dans le territoire des Maritimes; c'est pourquoi il était nécessaire de conserver ce groupe exceptionnel de 646 milles afin que les taux entre les points intermédiaires n'excèdent pas ceux des localités situées à la limite des groupes. Voilà pour les groupements du territoire qui m'intéresse.

Ensuite, nous avons aussi les arbitraires. Dans son mémoire, M. Matheson décrit ce genre de taxe à la page 8 en ces termes:

“On calcule les arbitraires en ajoutant ou en soustrayant des montants fixes du taux applicable à un endroit, pour établir le taux sur les marchandises en provenance d'un autre endroit, ou en ajoutant ou soustrayant des montants fixes du taux d'un endroit pour établir le taux sur les marchandises à destination d'un autre endroit.”

Je ne sais pas si cette explication est plus claire que celle que j'aurais pu vous donner moi-même.

L'hon. M. Baird: Le nom qu'il donne à cette taxe est-il approprié?

M. SMITH: Oui. Voici la situation. Supposons que sur une expédition de Halifax à Toronto il y ait un arbitraire d'ajouté à la taxe de Montréal. En d'autres mots, le taux de Halifax à Montréal s'établit à un certain montant, par exemple à \$1.34 par 100 livres pour des marchandises de première catégorie expédiées de Montréal à Toronto, et le taux direct de Halifax à Toronto se trouve être de \$1.69. Autrement dit, il y a un supplément de 35 cents dans le coût du transport des marchandises de première catégorie de Halifax à Toronto qui s'ajoute au taux de Montréal. Voilà ce que nous appelons un arbitraire et c'est ce qui est connu sous le nom d'arbitraire. Bien que la distance entre Halifax

et Montréal soit d'environ 800 milles, et la distance entre Montréal et Toronto d'environ 334 milles, il n'y a, comme vous le voyez, que 35 cents de différence dans le prix du transport des marchandises pour le parcours en plus des 800 milles. Voilà qui est particulier au régime canadien des tarifs-marchandises. Si nous nous dirigeons vers l'ouest, nous avons un autre arbitraire à Fort-William qui fonctionne à peu près de la même façon. Je ne veux pas entrer dans plus de détails, et peut-être en serais-je incapable, mais je tiens à donner au Comité une idée générale de la situation. Ce régime des arbitraires et des groupements a été reconnu comme partie intégrante de l'armature tarifaire du Canada. Qu'il me suffise de me reporter à certaines des décisions de la Commission des transports à ce sujet. Il en est question dans le mémoire. Tout d'abord, je prie les honorables sénateurs de bien vouloir suivre la deuxième citation donnée à la page 8, qui est un extrait de la décision rendue en 1922 dans la cause des réductions:

"Ce système de groupement entre les territoires en question qui était en cours longtemps avant la création de la Commission des transports a été étudié depuis lors d'une manière plus approfondie, surtout dans la cause des tarifs de l'Est en 1916, dont on trouve le délai dans le jugement de la cause; il fait partie intégrante de tout le barème des taux par catégorie, dans l'Est du Canada, et sa modification dérangerait inévitablement toute la structure des taux dans le territoire en question".

Il a été fait mention de cette affaire dans des causes subséquentes et surtout dans le rapport de la Commission royale.

Le PRÉSIDENT: Je m'excuse de vous interrompre, M. Smith, mais j'avoue ne pas comprendre la base de ce taux arbitraire. Vous avez par exemple un taux de \$1.34 Halifax à Montréal.

M. SMITH: Je ne veux pas vous induire en erreur. Je vais demander à M. Matheson de vous donner les taux lui-même.

L'hon. M. HAIG: Peu importe ce que sont les taux. L'exemple est juste.

M. SMITH: Si nous pouvons vous aider, nous sommes à vos ordres.

M. MATHESON: Le taux actuel d'Halifax-Montréal est de \$1.42.

Le PRÉSIDENT: Et quel est-il d'Halifax à Toronto?

M. MATHESON: Il est de 1.69. Le taux de Montréal-Toronto est de \$1.34 et il est basé sur un arbitraire de 35 cents qui s'ajoute au taux de Montréal. Si vous prenez la différence entre \$1.42 et \$1.69 vous obtenez un arbitraire différent, mais ce n'est pas là-dessus qu'il est basé. Il est basé sur le taux Montréal-Toronto de \$1.34 et le taux d'Halifax-Toronto étant de \$1.69, l'arbitraire au delà de Montréal s'établit donc à 35 cents.

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, sur le trafic provenant de cette région et allant au delà de Montréal, vous avez un arbitraire qui vaut jusqu'à Toronto et n'a aucun rapport avec le taux local entre Montréal et Toronto?

M. MATHESON: C'est exact.

L'hon. M. DAVIS: Si vous ajoutiez le taux d'Halifax-Montréal au taux local de Montréal-Toronto, comment cela se comparera-t-il avec le taux d'Halifax-Toronto?

M. MATHESON: Cela vous donnerait un taux combiné de \$1.42 jusqu'à Montréal, plus le taux de \$1.34 jusqu'à Toronto, soit \$2.76.

L'hon. M. DAVIS: Mais le taux d'Halifax-Toronto est de \$1.69.

M. MATHESON: Oui, monsieur.

L'hon. M. DAVIS: Au lieu de \$2.76?

M. MATHESON: Vous ne pouvez pas facilement établir la comparaison de cette façon. Le nœud de la difficulté est que le taux de \$1.69 est basé sur l'arbitraire de 35 cents qui s'ajoute à \$1.34.

M. SMITH: Nous ne voulons pas entrer dans les détails.

L'hon. M. HAIG: Il existe une situation semblable dans l'Ouest. Vous trouvez un certain taux à un endroit, et si vous allez un peu plus loin le taux sera beaucoup plus élevé.

L'hon. M. REID: C'est à vous dérouter.

L'hon. M. HAIG: Nous ne demandons pas à M. Smith d'aller dans les détails.

M. SMITH: Je me perdrais dans les détails si je le faisais.

L'hon. M. HAIG: Vous pourriez vous y noyer.

M. SMITH: Je voulais tout simplement faire remarquer que dans les provinces Maritimes, y compris Terre-Neuve, nous avons un régime de tarifs reconnu depuis des années, qui a été approuvé et n'a jamais été modifié par la suite.

L'hon. M. HAIG: Le nouveau projet de loi ne tend-il pas à le modifier?

M. SMITH: C'est là la question. J'y arrive. Je ne voudrais pas qu'il le fût.

L'hon. M. PATERSON: Et c'est là toute la question?

M. SMITH: Oui. Peut-être ai-je pris trop de temps à en arriver là.

L'hon. M. HAIG: Mais non. Faites comme si nous ne connaissions rien de la question.

L'hon. M. NICOL: Vous avez parlé de l'Intercolonial, ligne qui a été construite, si je ne me trompe, pour des fins militaires. De combien de milles cette ligne aurait-elle pu être raccourcie si elle avait été construite pour des fins commerciales?

M. SMITH: Le rapport de la Commission Duncan l'établit à 250 milles environ.

L'hon. M. MacLEAN: S'il avait traversé le Maine comme le Pacifique canadien, il aurait été plus court que cela, n'est-ce pas?

M. SMITH: Je ne fais que citer ce qui est mentionné dans le rapport Duncan, environ 250 milles.

Je n'ai pas parlé de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, mais je suppose que pour vous donner une idée d'ensemble de la question je dois en parler. Comme je l'ai dit, cette loi a été adoptée pour donner suite au rapport Duncan, et la recommandation dudit rapport a été occasionnée, si je peux m'exprimer ainsi, par une situation semblable à celle que nous étudions, c'est-à-dire un projet d'égalisation. Ce qui est arrivé, c'est qu'au cours des années où le gouvernement exploitait l'Intercolonial, les tarifs-marchandises étaient moins élevés que s'ils avaient été établis pour des fins commerciales. Je ne veux pas me replonger dans l'histoire, mais plus tard, les chemins de fer du gouvernement canadien ont changé d'administration, et en 1923 ils sont tombés sous la juridiction de la Commission des transports. Mais entre 1912 et 1926, les directeurs de l'Intercolonial ont essayé et presque réussi à remonter les taux des provinces Maritimes à un niveau plus élevé que dans le reste du Canada, si bien qu'au cours de cette période, les taux ont subi une majoration, comme l'a constaté la Commission Duncan, d'environ 92 pour cent au regard de ce qu'ils étaient auparavant. Au cours de la même période, il y a eu tentative d'égalisation dans le centre et les autres parties du Canada. Comme le savent les sénateurs de l'Ouest canadien, les provinces de cette région ont demandé elles-mêmes l'égalisation des taux. Toujours est-il que dans le reste du Canada, les taux ont augmenté de 55 pour cent et dans les provinces Maritimes de 92 pour cent.

Ayant constaté que l'économie des provinces Maritimes avait sérieusement souffert de cette péréquation, la Commission Duncan eut recours à un procédé relativement simple pour remédier à la situation. Elle a recommandé que pour ce qu'on appelle les mouvements préférés dans les territoires

choisis,—les territoires choisis sont les lignes des chemins de fer nationaux à partir de Diamond Junction ou de Lévis en direction de l'est,—il y ait réduction d'environ 20 p. 100 des taux qui étaient en vigueur à ce moment-là. Alors, en 1927, la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes a été promulguée. Elle constitue le chapitre 79 des statuts révisés de 1927. Je ne veux pas m'étendre sur le sujet, mais tout simplement vous donner une idée de l'effet attendu. Presque tous les tarifs existants ont été annulés sur ce qu'on appelait les mouvements préférés des voies de l'Est, et la Commission a reçu l'ordre d'approuver les annulations et d'y substituer un tarif de taxes qui ne viendrait pas en conflit avec la Loi des chemins de fer tout en accordant une réduction d'environ 20 pour cent sur les taux en vigueur le 1^{er} juillet 1927, bien que les frais d'exploitation ferroviaire soient demeurés à peu près les mêmes qu'à ce moment-là. Je ne crois pas avoir besoin de revenir à cette loi si ce n'est pour expliquer ce que sont les mouvements préférés. La définition en est donnée, monsieur le président et messieurs, à l'article 4 de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes:

"a) Trafic local, entièrement sur voie ferrée—Entre des endroits sur les lignes de l'est..."

Et cela, dans les territoires choisis.

"b) Mouvements de sortie du trafic, vers l'ouest, entièrement par voie ferrée..."

Voilà pour le reste du Canada.

"c) Mouvements de sortie du trafic, trafic d'exportation par chemins de fer et par mer."

Les mouvements préférés n'incluent pas le trafic d'entrée ou de sortie à destination ou en provenance des États-Unis.

L'hon. M. KINLEY: Entièrement par voie ferrée?

M. SMITH: Oui, entièrement par voie ferrée, et le trafic d'entrée, vers l'est, du Canada, entièrement par voie ferrée, et le trafic d'importation au Canada, provenant d'outre-mer.

Par conséquent, il a été déclaré par l'article 7 que:

"Les taux mentionnés dans les tarifs de taxes que prescrit la présente loi, à l'égard des mouvements préférés, sont censés être des taux statutaires; ils ne s'appuient sur aucun principe de rendement équitable au chemin de fer pour services rendus dans le transport du trafic. Par conséquent, aucun argument ne saurait être apporté ni considéré à l'égard du bien-fondé de ces taux par rapport à d'autres taux ni à l'égard d'autres taux par rapport à ceux qu'autorise la présente loi."

L'article 8 se lit ainsi qu'il suit:

"La présente loi a pour but de procurer dans les taux, certains avantages statutaires aux personnes et aux industries dans les trois provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île du Prince-Édouard, et, de plus sur les lignes établies dans la province de Québec et mentionnées à l'article 2, dont l'ensemble est ci-après dénommé "territoire choisi". En conséquence, la Commission ne doit approuver ni permettre des tarifs qui puissent détruire ou affecter d'une manière préjudiciable ces avantages en faveur de personnes ou d'industrie situées ailleurs que dans ce territoire choisi."

Après ce bref exposé de l'histoire des tarifs-marchandises dans les provinces Maritimes, peut-être me permettrez-vous...

L'hon. M. MACLENNAN: Monsieur le président, puis-je me permettre une remarque? Le témoin a déclaré qu'à un certain moment donné les tarifs-marchandises ont été majorés de 55 pour cent dans tout le Canada.

M. SMITH: De 55 pour cent.

L'hon. M. MACLENNAN: Mais que dans les provinces Maritimes, il y a eu majoration de 92 pour cent.

M. SMITH: Oui.

L'hon. M. MACLENNAN: Alors la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes n'a fait que les égaliser.

M. SMITH: Oui, avec le 20 p. 100.

M. MACLENNAN: C'est-à-dire, les égaliser avec le reste du Canada.

M. SMITH: Oui.

M. MACLENNAN: Mais on m'a reproché maintes et maintes fois les grandes concessions qui avaient été faites aux provinces Maritimes à l'égard des tarifs-marchandises. Maintenant, on m'apprend qu'il n'y a eu aucune concession; que les provinces Maritimes ont tout simplement été mises sur le même pied que le reste du Canada.

M. SMITH: Oui, ce sont là les dispositions de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

L'hon. M. KINLEY: M. Smith, si le 20 p. 100 ne s'applique qu'au trafic en direction de l'ouest, que pensez-vous de l'augmentation des taux du trafic en direction de l'est sur lequel il n'y a pas ce 20 p. 100?

M. SMITH: J'en viens à cela, M. le sénateur. J'ai déjà dit que le projet de loi, tel que proposé, ferait exception de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. J'ai l'intention d'approfondir la question, et de dire qu'en elle-même la loi ne nous donne pas toute la protection à laquelle nous avons droit. J'en reparlerai plus tard. J'ai cru nécessaire, afin de traiter efficacement de la question en général, de vous donner un bref historique de l'armature tarifaire.

Ma prémisse majeure est que l'armature tarifaire des Maritimes—non seulement la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes—serait mise en péril par l'adoption du bill. Peut-être l'expression est-elle un peu forte, mais c'est quand même mon opinion. Je dis que le barème des tarifs-marchandises est basé sur un régime des arbitraires peu élevés et de groupements étendus, et en lisant les dispositions du bill, je constate que, étant donné la politique exprimée dans le bill, la Commission ne pourra pas maintenir ce régime; autrement dit, ce sera la fin des groupements.

Maintenant que j'ai donné un bref et, je le crains, très insuffisant aperçu de notre situation, j'en viens à l'étude des dispositions du bill, car c'est pour cela que je suis ici et que c'est cela qui vous intéresse. Parlant à titre d'avocat—privilege qui m'est accordé de temps à autre—j'aimerais vous donner mon interprétation de l'article en question.

Au cours de maintes discussions, certaines personnes m'ont fait remarquer que le paragraphe 2 de l'article 332 n'était que facultatif; étant donné la présence du mot "peut", la Commission n'est pas tenue d'apporter ces changements dans les taux de catégorie et les taux préférentiels, et nous des provinces Maritimes ne pouvons rien dire avant de savoir ce que fera la Commission des transports. Alors, moi je soutiens que cela nous place dans une situation fort embarrassante.

Voici les dispositions du bill, et je me dois de les approfondir.

L'hon. M. DAVIES: Mais n'êtes-vous pas protégés par votre Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. SMITH: Non, je ne le crois pas, et je me propose justement de parler de cela. Pour anticiper sur mes observations, monsieur le sénateur, tout ce que la loi nous garantit, c'est une protection de 20 p. 100. En réalité, cela veut dire que notre situation s'aggraverait au lieu de s'améliorer, mais j'y reviendrai plus tard, si vous le voulez bien.

Voyons ce que dit le bill. L'article 332A (1) se lit ainsi:

Il est par les présentes déclaré que la politique nationale en matière de taux de transport des 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 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."

Voilà pour l'énoncé de la politique. Cela constitue la base du régime d'égalisation des taux, si je comprends bien, et constituera le principe rigide dont s'inspirera la Commission. Alors, la Commission pourra, à cause du mot "peut"...

"...pour donner suite à la politique nationale en matière de taux de transport des 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 longs parcours, des distances relativement plus grandes que pour les voiturages de moindre parcours;
- b) Établisse 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 un 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."

Je dis qu'après une telle déclaration, il sera du devoir de la Commission de mettre cette politique en pratique. Il est vrai que le mot "peut" est là, mais l'article constitue tout de même l'exposé d'une politique.

Le PRÉSIDENT: Vous soutenez qu'il sera du devoir de la Commission de faire cela.

M. SMITH: La Commission devra faire cela, monsieur. Elle tracera les détails, mais elle s'inspirera de cette politique. Je dis que si ce régime entre en vigueur, ce sera la destruction complète de l'armature tarifaire des provinces Maritimes; nous aurons des groupements de taux et des arbitraires, mais pas ceux que la Commission royale avait à l'idée. Ce ne sera pas la sorte de groupements où l'on en trouve un de quelque 600 milles à destination de Toronto.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi d'élucider la question: Vous dites que si la Commission donne suite à la politique énoncée au paragraphe 1 au sujet des tarifs-marchandises entre, disons Halifax et Toronto, elle devra ajouter le taux régulier de Montréal à Toronto au taux d'Halifax-Montréal?

M. SMITH: Je dis que le régime des arbitraires serait abandonné.

L'hon. M. REID: Je voudrais poser une question au sujet du mot "peut". La plupart des projets de loi déposés à la Chambre des communes et au Sénat emploient ce mot, et je me suis laissé dire que dans le langage juridique, cela veut dire "doit". Mais dans le présent bill, lorsqu'on s'adresse au chemin de fer on emploie le mot "doit", tandis que lorsqu'on parle de la Commission, on emploie "peut". J'aimerais connaître l'opinion du témoin à ce sujet.

M. SMITH: Je vous donne mon avis pour ce qu'il vaut; lorsque le mot "peut" accompagne la déclaration d'une politique, il n'y a aucun doute qu'il exprime l'obligation qui incombe à la Commission de donner suite aux dispositions de la politique nationale.

Le PRÉSIDENT: En supposant que vous rédigez l'article autrement tout en lui conservant sa signification, vous pourriez commencer le paragraphe (2) par ces mots: Pour donner suite à la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises, la Commission a le pouvoir de..." En somme, c'est ce que la phrase veut dire? Comme l'a fait remarquer M. Smith, la Commission se croirait obligée de faire ce qui est dit, à la lumière de la politique générale qui est énoncée au paragraphe (1).

M. SMITH: Cela résume mon idée. Je crois que la Commission se sentirait en faute si elle ne le faisait pas.

L'hon. M. HAIG: Pour répondre à M. Reid: il n'y a rien dans les statuts qui établit la différence entre "peut" et "doit". C'est-à-dire qu'il y a une différence au sens juridique. En langage législatif, le mot "doit" est beaucoup plus fort que le mot "peut".

L'hon. M. REID: Ce qui m'est venu à l'esprit, c'est que la Commission peut interpréter le mot "peut" dans son sens ordinaire, tandis que dans les statuts il signifie "doit".

L'hon. M. HAIG: Pas toujours.

M. SMITH: Cela dépend du contexte.

Le PRÉSIDENT: Je crois que dans le présent contexte, on veut dire que la Commission a le pouvoir de...

L'hon. M. HAIG: Mais "doit" pour tout autre sens. Le mot "doit" signifie "doit". Vous ne devez pas faire telle chose.

L'hon. M. NICOL: Dans la Loi de la marine, "peut" a le sens de "doit".

L'hon. M. HAIG: Certains statuts emploient les deux mots indifféremment, mais "peut" n'a pas la même force que "doit".

L'hon. M. REID: Je me méfie de l'emploi de "peut". J'ai déjà comparu devant la Commission et je sais comment elle interprète ces choses.

L'hon. M. HAIG: Mais "peut" n'est pas aussi fort que "doit".

L'hon. M. KINLEY: Comment l'article 328 restreint-il ou limite-t-il cette politique?

L'hon. M. HAIG: Comme je le comprends, monsieur le sénateur, 328 est un article de définition.

L'hon. M. KINLEY: Par exemple, supposons que la Commission égalise les taux, quelle somme de trafic s'en ressentira? Le trafic est soumis à des taux de catégorie, des taux sur un produit désigné, et le reste.

L'hon. M. KINLEY: Je crois que l'article 328 prévoit un genre de taux qui n'existait pas auparavant. Nous avons actuellement ce qui s'appelle un tarif-type. Nous avons deux sortes de taux de catégorie, le tarif-type et les tarifs spéciaux; et puis, nous avons les taux sur un produit désigné.

L'hon. M. KINLEY: "Taux de concurrence", n'est-ce pas?

M. SMITH: Si vous voulez bien lire les notes en face 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, 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.”

Voilà où vous trouvez le taux sur un produit désigné, lequel selon le tarif actuel est réellement un taux spécial. Vous avez une terminologie tout à fait nouvelle à l’article 328. Je ne crois pas qu’il se rapporte à la question qui m’occupe. C’est en réalité une définition.

L’hon. M. KINLEY: Il ne limite pas la politique?

M. SMITH: En aucune façon. D’abord, il énumère les diverses sortes de taux: taux de catégorie, taux sur un produit désigné, taux de concurrence et taux spéciaux. Ensuite, il définit chacun de ces taux. Ils se divisent en dix classes pour inclure les divers genres de denrées.

Le PRÉSIDENT: On a eu une autre raison d’insérer le nouvel article 328, sénateur Kinley. Vous vous souvenez que la Commission Turgeon avait recommandé l’abolition du tarif-type et c’est pourquoi cela n’apparaît pas dans le nouvel article.

M. SMITH: Alors maintenant, vous avez les taux de catégorie, les taux sur un produit désigné, les taux de concurrence, et les taux convenus.

L’hon. M. REID: Puis-je poser une question? Dans l’article 332A, il est spécifié que tout trafic marchandise doit être traité également. Mais quand je lis au sujet des taux sur un produit désigné, il me semble qu’on s’éloigne du “tout trafic marchandise”, parce que l’article permettra à la compagnie de se servir des taux sur un produit désigné seulement. Si l’on doit appliquer les taux d’égalisation, pourquoi faire une distinction entre les taux sur un produit désigné?

M. SMITH: On place à part les taux sur un produit désigné selon une base milliaire. C’est ceux-là que l’article mentionne. Vous pouvez avoir des taux de localité à localité, et aussi des taux qui sont basés sur la distance. Ici on parle d’abord de taux de catégorie et ensuite de taux sur un produit désigné, monsieur le sénateur.

L’hon. M. HAIG: Je propose que nous laissons M. Smith continuer.

M. SMITH: Je parlais donc de ce que je croyais être l’effet de cet article, et sans prolonger trop la discussion, je soutiens respectueusement qu’il n’y a qu’une interprétation possible en vue du contexte—c’est-à-dire qu’afin de s’acquitter comme elle le doit des fonctions qui lui sont dévolues par le paragraphe 2 de l’article 332A, la Commission doit se plier aux dispositions de la politique nationale des tarifs-marchandises. Et je dis que si ces dispositions qui tendent à établir une échelle uniforme étaient mises à exécution (et je soutiens qu’elle doivent l’être), cela n’aura d’autre résultat que de déranger toute la structure tarifaire de la province que je représente.

Dans des jugements antérieurs auquel il est fait allusion dans le mémoire, on a fait remarquer que c’est précisément ce qui arriverait si le régime des

arbitraires était aboli. J'ai déjà cité ce jugement, et pour donner plus de force à mon avancé, je le citerai de nouveau. C'est un extrait de la décision dans la cause des réductions de 1922, qui est donnée à la page 8:

"Ce système de groupement entre les territoires en question, qui était en cours longtemps avant la création de la Commission des transports, la cause a été étudié depuis lors d'une manière plus approfondie, surtout dans l'affaire des tarifs de l'Est en 1916 dont on trouve le détail dans le jugement de la cause; il fait partie intégrante de tout le barème des taux de catégorie dans l'Est du Canada, et sa modification dérangerait inévitablement toute la structure des taux dans le territoire en question."

Je fais miennes ces paroles pour les fins de la discussion, et je soutiens que ce bill aura le même effet. Je ne sais pas jusqu'à quel point, monsieur le président, je devrais faire allusion aux questions qui sont en suspens à la Commission des transports. Peut-être devrais-je exposer ma situation et m'en remettre à votre jugement. Après que fut rendue la décision dans la cause du vingt et un pour cent en 1948; l'arrêté en conseil 1487 fut décrété afin d'autoriser la Commission des transports à étudier l'entière structure tarifaire du Canada. Afin de procéder par ordre chronologique, je vous rappellerai qu'en 1948, le Conseil privé a dû juger en appel d'une décision dans la cause du vingt et un pour cent. Le Conseil privé a renvoyé la cause devant la Commission des transports pour plus ample étude. Plus tard, en 1948, la Commission royale des transports était constituée par arrêté en conseil. Je ne veux pas continuer à énumérer des faits, mais simplement vous rappeler que lors de l'enquête générale sur les transports-marchandises faite après la promulgation de l'arrêt et avant l'institution de la Commission royale, on a demandé aux compagnies de chemins de fer d'étudier la question et de soumettre des plans de péréquation. Ces plans ont été soumis à la Commission au mois de septembre de cette année, et je suis à me demander si, en discutant de la question avec votre Comité, il m'est loisible de rappeler certains plans de péréquation soumis par les chemins de fer. Il est vrai que la presse a beaucoup parlé de ces choses, mais à titre d'avocat je me rends bien compte que la Commission des transports est une cour d'archives et qu'il y a des règlements bien connus touchant les questions *sub judice*. Peut-être que ces règlements ne s'appliquent pas avec autant de rigueur dans une circonstance comme celle-ci que lorsqu'il s'agit de plaideurs particuliers, mais à tout événement, avec votre permission, j'indiquerai d'une manière générale ce que les chemins de fer ont proposé comme plan d'égalisation. Je voudrais que vous me disiez, monsieur le président, si je puis me permettre de citer les plans.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il vous est loisible de le faire M. Smith. Il s'agit tout simplement de mémoires que les compagnies de chemins de fer ont soumis à la Commission des transports pour faire connaître ce qu'elles pensent de la répercussion que pourrait avoir une égalisation du genre de celle qui est prévue à l'article 332(a) du bill.

M. SMITH: C'était un plan d'égalisation aux termes de l'arrêté en conseil qui était en vigueur avant l'établissement de la Commission royale, mais c'en était tout de même un.

Le PRÉSIDENT: Sous réserve de ce que le Comité pourrait dire, je suis d'avis que M. Smith peut fort bien nous indiquer ce que seront d'après lui les conséquences du projet de loi. Je ne crois pas que du seul fait que le plan prenne la forme de mémoires soumis par les compagnies de chemin de fer, la Commission des transports puisse nous empêcher de nous en servir.

L'hon. M. REID: Les témoignages ont-ils déjà été présentés?

M. SMITH: Puis-je répondre à cette question?

Le PRÉSIDENT: Faites, je vous en prie.

M. SMITH: Les deux compagnies de chemins de fer ont soumis un plan conjoint de péréquation et un autre plan comme deuxième choix, et au mois de septembre elles ont appelé des témoins à l'appui de ce plan, et ont confirmé les déclarations faites dans le mémoire. La Commission a alors ajourné l'audition au 11 ou 12 janvier prochain afin d'étudier le rapport de plus près. Dans l'entre-temps, les intéressés ont le droit de soumettre leurs observations à la Commission. Et à mon avis, c'est une bonne chose, monsieur le président, étant donné que le Comité pourra se faire une idée de la façon dont les compagnies de chemin de fer envisagent le problème.

Le PRÉSIDENT: Avant d'aller plus loin, le Comité est-il d'avis que nous étudions cette question à fond? Il s'agit de mémoires présentés à la Commission des transports par les compagnies de chemins de fer.

L'hon. M. PETERSON: Il nous faut les connaître.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que nous manquions d'égard envers la Commission en étudiant un document qui lui a été soumis.

L'hon. M. HAIG: M. Smith, vous ne vous attendez pas à ce que nous nous prononcions pour ou contre les observations soumises par les chemins de fer; vous vous servirez tout simplement de ces mémoires pour illustrer ce que les compagnies de chemins de fer entendent par péréquation, ou du moins ce qu'elles croient comprendre.

M. SMITH: Ou ce qui pourrait arriver.

L'hon. M. HAIG: Oui.

M. SMITH: Oui.

Le PRÉSIDENT: Le Comité consent-il à ce que M. Smith continue?

Des VOIX: Entendu.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez continuer, monsieur Smith.

M. SMITH: Je ne veux pas aller dans les détails, car je traite de la question d'une manière générale. Dans un très grand nombre de cas, le changement de régime aurait pour effet de doubler les taux, selon l'avis des chemins de fer. Ce n'est pas mon avis, mais je mentionne la chose pour indiquer ce qui pourrait arriver. J'estime que si la Commission, pour donner suite à la politique nationale, abolit notre présent régime basé sur les arbitraires et les groupements de taux, il est évident que nos taux se trouveront augmentés. C'est inévitable, et cela nous inquiète terriblement. Cela aura une répercussion néfaste sur notre économie. Comme le fait remarquer le jugement, toute notre structure tarifaire s'en trouvera ébranlée. Il a été déclaré dans la presse et ailleurs que ce changement ne nous dérangera en rien, mais d'après ma façon d'interpréter le bill, si le régime d'unification est adopté pour tout le Canada, il en résultera inévitablement une augmentation des tarifs-marchandises et, partant, un déséquilibre au détriment de l'économie des provinces Maritimes.

Voilà mon opinion, en toute sincérité. Dans la circonstance, je soutiens que les exceptions énumérées dans le bill ne sont pas du tout adéquates. L'exception qui se rapporte à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes n'atténue pas beaucoup mon argument. D'après moi, cela signifie tout simplement que nous conserverons l'écart de 20 pour cent au regard des autres taux du Canada, mais que nous risquerons de perdre notre régime d'arbitraires ou de groupements de taux.

Le PRÉSIDENT: Comme vous nous le faisiez remarquer il y a quelques instants, la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne s'applique pas aux taux du reste du Canada sur les marchandises qui entrent dans les provinces Maritimes?

M. SMITH: Non. Elle ne touche pour ainsi dire que les mouvements préférés. Je soutiens que le problème est très grave en ce qui nous concerne.

Maintenant, quelle solution puis-je offrir? Tout simplement de nous exclure de la péréquation. Nous n'avons aucune objection à ce que les provinces de l'Ouest réussissent à égaliser leurs taux avec le centre du Canada, mais nous ne voulons pas que ce régime s'étende à nous car il aurait un effet désastreux sur notre régime tarifaire et sur notre économie en général. Et je crois, monsieur le président que si nous sommes exclus, les provinces de l'Ouest qui depuis des années préconisent l'égalisation, n'en seront pas gravement atteintes. En fait, je serais porté à croire qu'elles ne s'opposent pas à ce que nous soyons exclus. Je parle en connaissance de cause, mais peut-être que j'embrasse trop de territoire. J'ajoute que si nous sommes exclus, le plan d'égalisation pourrait marcher tel qu'il est en substance. Je demande au Comité de réfléchir sérieusement à la position dans laquelle seraient placées les provinces Maritimes si on leur imposait un régime de taux uniformes qui ébranlerait leur entière structure tarifaire.

Je n'ai rédigé aucun amendement, car j'ai cru comprendre que je devrais m'en tenir à l'aspect général de la question. C'est pourquoi j'ai tenté d'exposer les opinions de mes commettants d'une façon générale. Je me suis efforcé aussi de vous faire voir la situation sous son vrai jour, et si, dans mon enthousiasme pour la cause, j'ai dépassé le cadre de mes attributions, je m'en excuse. Je crois sincèrement qu'un régime d'égalisation de ce genre imposé aux provinces Maritimes constituerait un recul. Et après tout, comme vous le savez, les provinces Maritimes ne sont pas une partie négligeable de notre beau pays,—j'allais dire du Dominion,—puisqu'elles s'étendent de Saint-Jean, Terre-Neuve jusqu'à la frontière du Québec et logent de un million à un million et demi de personnes.

J'espère que le Comité traitera mes observations avec tout le sérieux,—et je parle avec grand respect,—et toute la sympathie que nous croyons mériter.

L'hon. M. REID: Monsieur Smith, j'ai écouté attentivement votre exposé, et en particulier votre suggestion que les quatre provinces de l'Est soient exclues du projet d'égalisation. Maintenant, j'aimerais savoir si vous êtes opposé à l'article 332A du bill, et je vais vous dire pourquoi. A mon avis,—et j'exprime une opinion personnelle seulement,—il n'y a rien que les compagnies de chemins de fer aimeraient mieux que de provoquer une lutte entre les provinces de l'Est et les autres provinces au sujet de la péréquation. J'avertis tous les membres du Comité que les compagnies de chemins de fer veulent nous tendre un piège en profitant d'une situation qui pourrait mettre les provinces aux prises les unes avec les autres.

M. SMITH: J'ai essayé d'exprimer clairement ma position. J'ai dit que je n'avais aucune objection à ce que le régime d'égalisation s'applique à l'Ouest et au Centre du Canada où se trouve le gros du trafic. Mais je soutiens que si ce régime est mis en vigueur dans le territoire que je représente,—dans Terre-Neuve, l'Île du Prince-Édouard, la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick,—il aura une répercussion néfaste sur l'économie de ce territoire. Je conçois qu'un régime d'égalisation excluant les provinces Maritimes pourrait être établi sans trop de difficulté.

L'hon. M. BAIRD: Autrement dit, nous voulons notre propre régime.

L'hon. M. REID: Je crois que la Colombie-Britannique est très en faveur de toute concession qu'on pourrait accorder aux provinces Maritimes.

M. SMITH: Très aimable à vous.

L'hon. M. REID: Je crois me faire l'interprète de la Colombie-Britannique quand je dis que nous n'avons jamais eu d'objection à une solution de ce genre. Mais la Colombie-Britannique a combattu sans obtenir la moindre concession.

M. SMITH: Les rapports entre les sept provinces qui, ces cinq dernières années, ont pris part à des discussions sur les tarifs-marchandises n'ont jamais

été ce que je pourrais appeler discordants. De fait, ils ont été plutôt harmonieux, et nous, des Maritimes, voudrions être les derniers à faire quoi que ce soit pour briser cette harmonie. D'un autre côté, il y a toujours le principe de la conservation de soi-même, et nous ne pouvons nous empêcher de nous récrier si ces plans d'égalisation, qui peuvent être à l'avantage des provinces de l'Ouest, menacent de déranger notre structure tarifaire. Mais, comme je l'ai dit, je n'admets pas que le fait de nous exempter des dispositions de la loi ait pour effet de faire sombrer les espoirs des provinces de l'Ouest.

L'hon. M. HAIG: Puis-je me permettre une question, monsieur le président? Si les provinces de l'ouest préconisent l'égalisation des taux, ce doit être dans l'intention de faire retomber une partie du coût des transports-marchandises sur une autre partie du Canada?

M. SMITH: Oui, monsieur.

L'hon. M. HAIG: Pourriez-vous me dire sur quelle partie du pays on pourrait rejeter ces frais?

M. SMITH: Sur le Canada central.

L'hon. M. HAIG: Mais c'est impossible à cause de la concurrence des transports par eau.

M. SMITH: Il y a la concurrence des bateaux et des camions, mais bien des chiffres sont connus à cet égard. Si l'on en croit les témoignages soumis par le Pacifique-Canadien, les taux de concurrence constituent environ 10 pour cent du revenu. Le champ d'activité est vaste dans le Canada central.

L'hon. M. REID: J'aimerais poser la question d'une manière un peu différente de celle du sénateur Haig. Je trouve qu'il ne met pas le problème en pleine lumière. Ma question serait: N'est-il pas vrai que le déficit des chemins de fer dans l'Ontario et le Québec sera compensé dans les Maritimes et la Colombie-Britannique? La manière de poser la question fait une grosse différence.

M. SMITH: Voilà qui nous met sur la voie, monsieur le sénateur. Depuis des années, nous prétendons qu'en raison de la concurrence acharnée du Centre, où se trouve le gros du trafic, les avantages que nous obtenions de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ont été réduits au point qu'ils sont à peu près nuls aujourd'hui. La concurrence des camions dans les provinces Maritimes est faible si on la compare à celle qui existe dans le Centre. Tel est le sujet de nos jérémiades depuis des années. Je crois avoir répondu à votre question.

L'hon. M. KINLEY: Monsieur le président, j'aimerais demander à M. Smith de commenter le texte que je vais lire. A la page 140 du Rapport de la Commission royale des transports, il y a un article qui traite de l'attitude des chemins de fer. Le paragraphe 5 se lit comme il suit:

"Tout programme de péréquation soulève certaines difficultés:

- a) Il faudra modifier la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes;"

Cela s'accorde avec ce que vous avez dit, monsieur le président.

- "b) La péréquation ne sera pas complète tant que le tarif des céréales dit du Nid-de-Corbeau ne se sera pas stabilisé à un juste niveau;"

M. SMITH: C'est plein de bon sens.

L'hon. M. KINLEY: Et voici l'alinéa c):

"La tarification ne doit plus tenir compte des parcours milliaires théoriques établis entre Fort-William et Winnipeg et entre Vancouver et Glacier (C.-B.)."

Ces trois points sont très importants.

M. SMITH: Puis-je répondre à cette question, monsieur le président? Tout d'abord, au sujet des taux du Nid-de-Corbeau: Nous n'avons pas soulevé la question devant la Commission royale.

L'hon. M. KINLEY: Mais il y a une différence, n'est-ce pas?

M. SMITH: La différence entre le fonctionnement de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et la Loi des taux du Nid-de-Corbeau est que le Pacifique-Canadien, qui est le principal voiturier des céréales, se plaint que ce trafic lui fait subir des pertes considérables. Le chemin de fer ne reçoit aucun dédommagement pour ce déficit comme c'est le cas pour la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Il n'est pas douteux, que sauf dans le cas de la convention du Nid-de-Corbeau, il n'existe pour ainsi dire aucune péréquation des taux de transport-marchandises au Canada. Il y a péréquation que dans le reste. J'ignore ce que cela représente en dollars, mais c'est un montant assez considérable.

L'hon. M. KINLEY: Mais n'y a-t-il pas aussi cette différence que la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est basée sur un pourcentage, et que le baromètre monte et descend...?

M. SMITH: Oui, nous montons.

L'hon. M. KINLEY: Mais les tarifs du Nid-de-Corbeau sont basés sur des taux statutaires.

M. SMITH: Les tarifs du Nid-de-Corbeau sont basés sur des taux statutaires établis en 1897.

L'hon. M. REID: Pour mettre les choses au point; le passage que le sénateur Kinley vient de citer fait partie de l'exposé du Pacifique-Canadien; ce n'est pas une remarque ni une déclaration de la Commission, et le National-Canadien n'a pas dit cela.

M. SMITH: C'est exact.

L'hon. M. REID: Une autre mise au point: la déclaration que les tarifs des céréales sont profitables n'a jamais été confirmée ni contestée.

M. SMITH: C'est très vrai.

L'hon. M. REID: Alors, tenons-nous en aux faits.

M. SMITH: Je ne veux pas soulever de controverse à ce sujet. Je n'accuse aucune des provinces, j'essaie tout simplement de faire valoir mon exposé.

L'hon. M. DAVIS: Mais on devrait aussi faire valoir que d'après les données du Pacifique-Canadien les trois quarts de ses profits proviennent des provinces des Prairies, bien que le trafic de celles-ci ne représente que le tiers de son trafic total.

M. SMITH: Je ne suis pas au courant des détails. Il est vrai que le Pacifique-Canadien a un gros trafic dans l'Ouest et que le National-Canadien a un trafic considérable dans l'Est.

L'hon. M. DAVIS: Je ne dis pas cela. Je fais tout simplement remarquer en passant que d'après les données du Pacifique-Canadien, ce chemin de fer retire les trois quarts de ses profits des provinces des Prairies qu'il n'y effectue que le tiers de son trafic total.

M. SMITH: Peut-être avez-vous raison, sénateur. Peut-être devrais-je me borner à dire que la Commission a étudié les tarifs du Nid-de-Corbeau.

L'hon. M. DAVIS: Ces données comprennent les tarifs du Nid-de-Corbeau.

M. SMITH: Oui. Et la Commission a décidé de n'y rien changer.

L'hon. M. KINLEY: D'après moi, personne n'accuse qui que ce soit mais peut-être que la lumière se ferait si nous pouvions nous démontrer l'un à l'autre les avantages qui sont en jeu. Passons à la question des parcours milliaires théoriques.

M. SMITH: On y a pourvu.

L'hon. M. KINLEY: Oui, 7 millions.

L'hon. M. DAVIS: Pas entre Fort-William et Winnipeg. C'est-à-dire entre Fort-William et Sudbury.

L'hon. M. KINLEY: Rien ne peut résulter de...

M. SMITH: Tant de tout ceci va s'envoler par la fenêtre.

L'hon. M. KINLEY: Mais voici quelque chose de nouveau.

M. SMITH: Du nouveau, et tout le trafic que nous enverrons vers l'Ouest va en profiter.

L'hon. M. REID: Trouvez-vous que les taux du transport en direction de l'Est diffèrent des taux du transport en direction de l'Ouest. Nous, de la Colombie-Britannique, trouvons que les taux en direction de l'Est diffèrent grandement des taux en direction de l'Ouest pour les mêmes denrées.

M. SMITH: Peut-être que M. Matheson aimerait répondre à cette question.

L'hon. M. REID: Je parle des mêmes denrées, par exemple, les conserves provenant de l'Ontario ou du Québec.

M. MATHESON: Monsieur le président, vous constaterez que les taux diffèrent selon la direction, l'importance du trafic, et autres conditions et circonstances.

L'hon. M. REID: De sorte que le manufacturier de certaines régions a l'avantage sur celui d'autres provinces?

M. MATHESON: Oui; et dans l'Est où la situation existe, nous pratiquons l'égalisation.

Le PRÉSIDENT: Il y a une question que je voudrais poser à M. Smith au sujet de l'exclusion des Maritimes du projet de loi. En lisant les témoignages rendus au Comité par le Pacifique-Canadien, le mercredi 7 novembre dernier, dont vous avez sans doute une copie, j'ai remarqué que l'avocat de cette compagnie a proposé certaines modifications de l'article 332A qui semblent se rapporter à ce que vous avez à l'idée. La question que vous venez de soulever a surgi au cours d'une discussion du Comité des Communes.

M. SMITH: La page, s'il vous plaît?

Le PRÉSIDENT: Page 85 du rapport imprimé du Comité de la Chambre des communes.

L'hon. M. KINLEY: Dans l'annexe A.

Le PRÉSIDENT: Je me demandais si les amendements proposés par l'avocat du Pacifique-Canadien n'apporteraient pas une solution à vos problèmes.

M. SMITH: Nous les avons lus, mais bien qu'ils soient un pas dans la bonne direction, ils ne vont pas assez loin. Voilà en deux mots la réponse. Comme je l'ai dit, je n'ai pas essayé de rédiger un amendement mais j'ai fait mon possible pour expliquer le genre de protection que nous désirons.

Le PRÉSIDENT: Dans le cas présent, vous approuvez le Pacifique-Canadien, mais cependant vous voulez aller plus loin, n'est-ce pas?

M. SMITH: Oui. Vous devez quelquefois changer de compagnon de lit.

L'hon. M. KINLEY: L'avocat dit dans son exposé qu'il faudra modifier l'article si on veut le conserver.

M. SMITH: J'ignore quelle position le Pacifique-Canadien a prise à cet égard. Il a peut-être changé sa façon de voir. Si la Loi des chemins de fer était modifiée de façon à inclure la déclaration de la politique nationale, vous y trouveriez alors une disposition relative à l'égalisation. Si en vertu du paragraphe (2) de l'article 3 de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, on pouvait substituer des tarifs en conformité des

dispositions de la Loi des chemins de fer, alors la mesure deviendrait conforme à la politique nationale d'égalisation. Le cas échéant, cela vous dispenserait peut-être de la nécessité de modifier la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes elles-mêmes; tout ce que vous auriez à faire serait de modifier la Loi des chemins de fer de façon à englober la question.

L'hon. M. REID: Ce serait présomption de ma part que de donner des conseils à un avocat de la valeur du témoin, mais si ce qu'il a à proposer ressemble aux propositions du Pacifique-Canadien, il ferait mieux d'y penser deux fois!

L'hon. M. HAIG: Lorsque ce bill sera présenté à notre Comité sans l'amendement proposé par M. Smith, je suis certain, si je ne m'abuse, que le gouvernement va insister sur son bill. S'il le fait, en supposant que j'expose les vues de M. Smith, on dira "Haig, quel amendement proposez-vous?" On nous posera sûrement la question et vous nous aurez placés dans une position délicate, monsieur Smith, si nous approuvons votre exposé et votre requête. Pour ma part, je voudrais savoir quel amendement vous désirez apporter à la Loi.

M. SMITH: Je suis à vos ordres, monsieur le président.

L'hon. M. HAIG: Je ne vous oblige pas...

M. SMITH: Je ne suis pas prêt à faire cela aujourd'hui.

L'hon. M. HAWKINS: Mais vous êtes prêt à le faire tout de même?

M. SMITH: Oh! je m'en ferai même un plaisir pour ce que cela va donner.

L'hon. M. HAIG: Comme question de tactique à l'endroit du Comité, vous et votre adjoint M. Matheson, seriez tellement mieux placés pour rédiger cet amendement. Naturellement, si le gouvernement accepte votre proposition voulant que les quatre provinces Maritimes fassent exception à la loi, le problème est réglé. Mais, supposons qu'il refuse?

L'hon. M. BAIRD: Ce qu'il fera, vous pouvez en être certain.

L'hon. M. HAIG: Simple supposition, mais s'il refuse, pour vous aider, je pourrais peut-être proposer l'amendement; je crois que vous pourriez le rédiger mieux que moi.

M. SMITH: Vous êtes bien aimable, et je tâcherai de déposer un amendement en temps opportun.

L'hon. M. HAIG: Vous n'avez pas à vous presser.

L'hon. M. KINLEY: Pourquoi n'iriez-vous pas sonder le terrain au comité de la Chambre avant de le rédiger?

M. SMITH: Naturellement, je me sens un peu dépaysé ici. Je verrai.

Le PRÉSIDENT: J'allais justement vous faire remarquer qu'il serait peut-être préférable d'attendre que la Chambre ait étudié la question; M. Smith devrait être prêt, si le bill nous arrive dans sa forme actuelle, de nous soumettre alors un amendement.

L'hon. M. HAIG: Fort bien si M. Smith demeure parmi nous, mais ces avocats nous faussent parfois compagnie.

M. SMITH: Nous reviendrons prochainement, car nous devons nous présenter devant la Commission des transports le 26. Je n'ai pas encore décidé si je dois m'en aller ou rester. A tout événement, nous nous conformerons à votre proposition.

L'hon. M. HAIG: Ne vous méprenez pas. Je serai en meilleure posture pour faire face à un refus du gouvernement d'exclure les provinces Maritimes, si je puis lui présenter un amendement qui, tout en n'allant pas aussi loin que vous le désiriez, aura quand même assez de portée, pourvu que vous me communiquiez d'avance l'amendement que vous préparez.

M. SMITH: Vous êtes bien aimable. Je ne saurais demander davantage.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité auraient-ils d'autres questions à poser à M. Smith ou à M. Matheson?

L'hon. M. HAIG: J'ai une motion à présenter:

Je propose que permission soit donnée de faire imprimer au jour le jour 300 exemplaires en anglais et 100 exemplaires en français des délibérations du Comité et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 100 du Règlement.

Le PRÉSIDENT: Le Comité est saisi de la proposition. En faveur? Contre? Adopté. Avez-vous quelque chose à ajouter, M. Matheson?

M. MATHESON: Non, merci. M. Smith a à peu près tout dit.

L'hon. M. HAIG: Votre exposé nous a grandement intéressés.

Le PRÉSIDENT: Nous nous réunirons de nouveau sur convocation du président?

L'hon. M. HAIG: Entendu.

Adopté.

La séance est levée.

1951

SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DU

Transport et des Communications

Rapport de la Commission royale des transports.

Fascicule n° 2

SÉANCE DU MARDI 20 NOVEMBRE 1951.

L'honorable Adrian K. Hugessen, président.

TÉMOINS :

M. W. P. Fillmore, K.C., et M. V. M. Stechishin représentent la ville et la
Chambre de commerce de Winnipeg.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1952

96049—1

COMITÉ PERMANENT
DU
TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS

L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN, *Président*

Les honorables sénateurs:

Aseltine
Baird
Campbell
Davis
Dessureault
Gershaw
Grant
*Haig
Hawkins
Hayden

Horner
Hugessen
Kinley
McLean
Nicol
Paterson
Raymond
*Robertson
Reid

*Membre ex-officio.

ORDRE DE RENVOI

EXTRAIT des *Procès-verbaux* du Sénat du vendredi 19 octobre 1951.

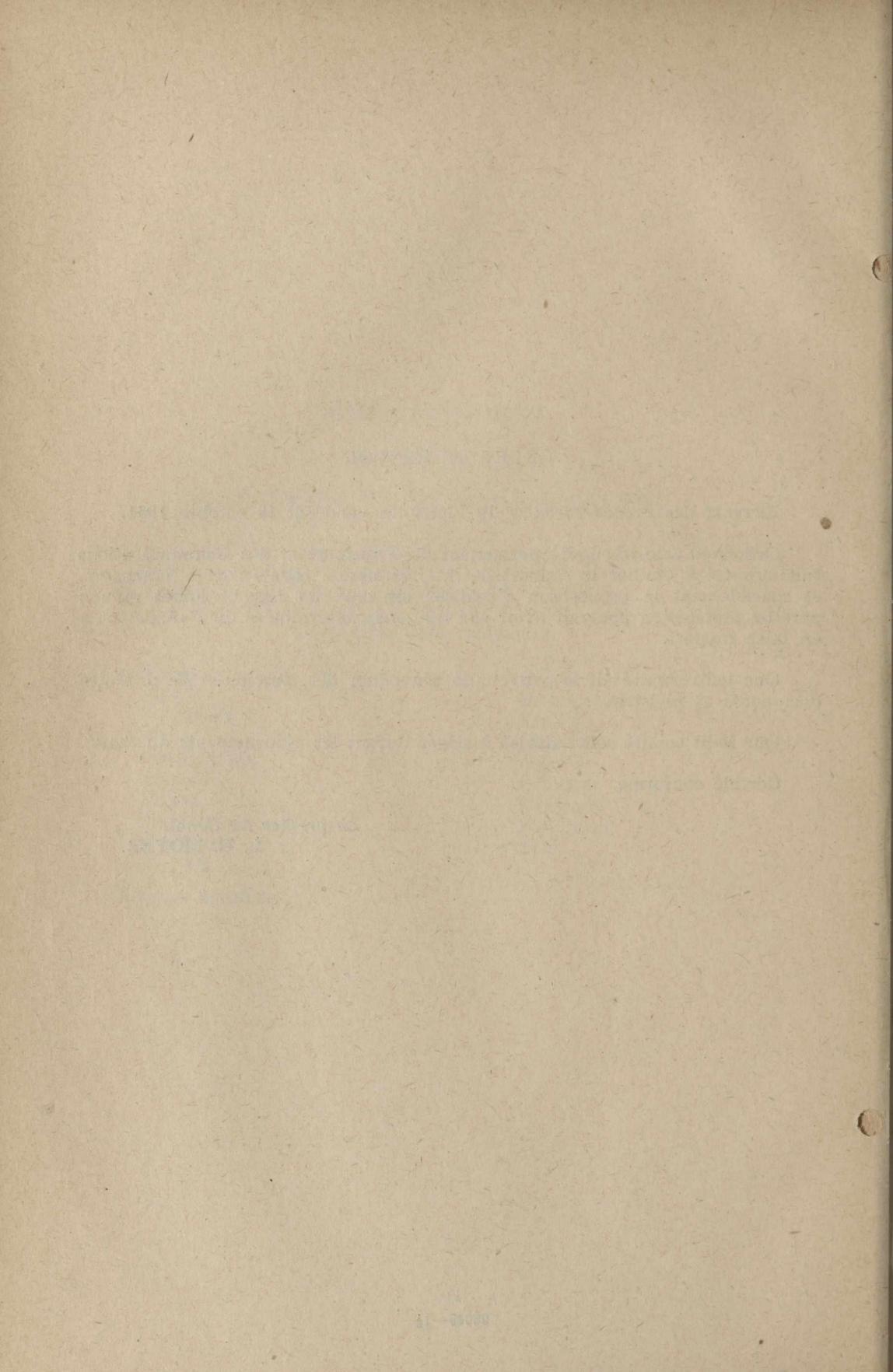
Ordonné: Que le comité permanent du Transport et des Communications soit autorisé à étudier le rapport de la Commission royale sur le Transport, et spécialement la proposition d'égaliser les taux de fret et l'effet qu'une pareille proposition pourrait avoir sur les zones déterminées du Canada; et à en faire rapport.

Que ledit comité ait le pouvoir de convoquer des témoins et de produire documents et registres.

Que ledit comité soit autorisé à siéger durant les ajournements du Sénat.

Certifié conforme.

Le greffier du Sénat,
L. C. MOYER.



PROCÈS-VERBAL

Le MARDI 20 novembre 1951.

Conformément à l'avis de convocation, le Comité permanent du transport et des communications se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin.

Présents:

Les honorables sénateurs: Hugessen, président; Baird, Campbell, Davis, Gershaw, Grant, Haig, Horner, Kinley, Nicol, Paterson, Raymond et Reid—13.

Aussi présents:

M. J. F. MacNeill, K.C., conseiller juridique et légiste parlementaire.
Les sténographes officiels du Sénat.

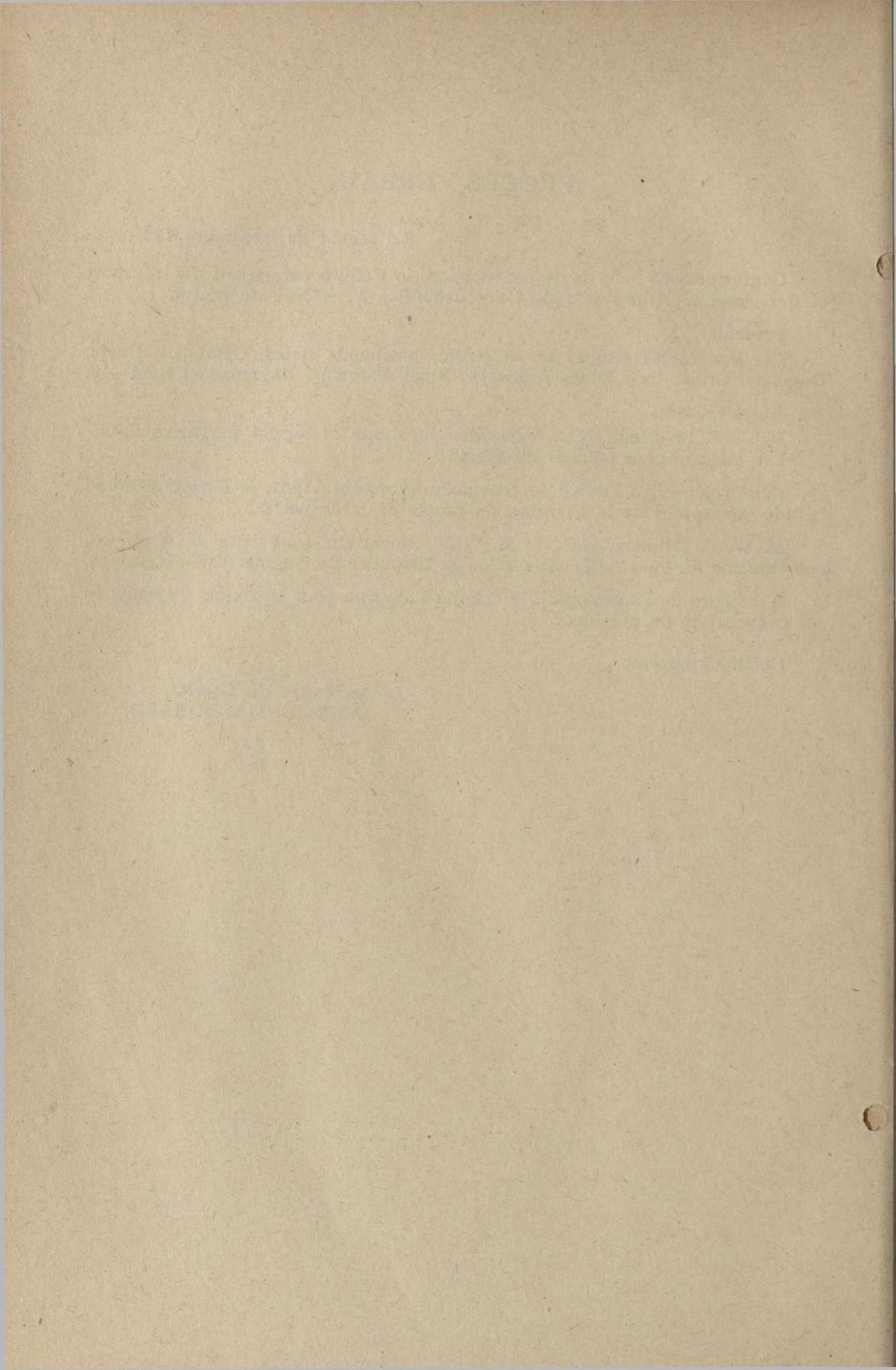
Conformément à l'ordre de renvoi du 19 octobre 1951, le Comité reprend l'étude du rapport de la Commission royale des transports.

M. W. P. Fillmore, K.C., et M. V. M. Stechishin, tous deux de Winnipeg, ont exprimé les vues de la ville et de la Chambre de commerce de Winnipeg.

A 1 heure de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
JAMES D. MACDONALD.



TÉMOIGNAGES

SÉNAT

OTTAWA, mardi 20 novembre 1951.

Le Comité permanent du transport et des communications, chargé d'étudier le Rapport de la Commission royale sur les transports, se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin, sous la présidence de l'honorable M. Hugessen.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et il est 11 heures. Nous avons avec nous deux personnes qui ont demandé d'être citées devant le Comité au sujet de la nouvelle législation ferroviaire. Ces messieurs représentent la Ville de la Chambre de commerce de Winnipeg; ce sont MM. W. P. Fillmore, K.C., et V. M. Stechishin. Est-ce que le Comité s'oppose à ce que je demande lequel de ces messieurs est prêt à nous faire part de ses représentations, maintenant? Voulez-vous prendre la parole, monsieur Fillmore?

L'hon. M. HAIG: Puis-je faire une remarque, monsieur le président? Mon concitoyen, M. Fillmore, est un avocat distingué, toujours bien préparé à défendre sa cause et j'aimerais lui dire, tout d'abord, tout comme, hier, à cet avocat éminent de Halifax, qu'il veuille bien comprendre que nous ne connaissons rien à cette question et demandons toute l'assistance possible.

M. W. P. FILLMORE: Je ne suis pas prêt à admettre votre ignorance en la matière, monsieur le sénateur.

Monsieur le président, messieurs, nous apprécions le privilège de parler devant le Comité. Je vais faire lecture de l'exposé que nous avons préparé et M. Stechishin, qu'on a désigné pour m'aider dans cette affaire, s'occupera de répondre à vos questions sur les taux et tarifs de transport des marchandises. Je répondrai moi-même volontiers aux questions que pourrait me poser le Comité, après ou durant la lecture de cet exposé.

Tout en appréciant les efforts que le gouvernement fait pour donner suite aux recommandations de la Commission royale, une étude soignée des conséquences que pourrait produire l'application du bill n° 12 dans les principales régions industrielles du Manitoba, nous cause une grande inquiétude. Même malgré le régime tarifaire actuel, le Manitoba, au double point de vue de l'industrie et de la population, n'a pas évolué au même degré que les provinces Centrales ou les autres provinces de l'Ouest. Les distributeurs et les manufacturiers Manitobains subissent encore les effets désastreux de l'ouverture du canal de Panama, il y a près de quarante ans.

Sans doute, il est désirable que la structure des tarifs-marchandises soit simplifiée et uniformisée, pourvu que tout soit fait sans bouleverser les régimes commerciaux qui existent entre plusieurs régions, ni alourdir davantage le fardeau des tarifs-marchandises d'une région à l'avantage d'une autre. Nous n'avons demandé, ni n'avons reçu aucune aide du Parlement. Dans les circonstances, nous demandons au Comité d'étudier très soigneusement s'il est de l'intérêt national de procurer, au moyen d'une loi et à nos dépens, une aide supplémentaire à des régions qui, même actuellement, font des progrès plutôt marqués dans le développement industriel.

Nous pensons bien que ce n'est pas l'intention du Parlement de bouleverser, par les dispositions du projet de loi n° 12, la concurrence amicale qui existe entre des régions, provinces ou districts différents du Canada. L'honorable ministre des Transports a en effet déclaré à la Chambre des communes, le 26 octobre, qu'il "ne faut pas s'attendre que les modifications proposées établissent un barème de tarifs-marchandises qui bouleversera les méthodes industrielles et commerciales établies." Cette déclaration cadre avec une des conclusions et recommandations de la Commission royale au chapitre intitulé "Péréquation". C'est la cinquième des conclusions et recommandations et nous la trouvons à la page 141. Elle se lit comme il 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.

Je pourrais dire, comme je le soulignerai plus loin, que le ministre des Transports et la Commission royale ont affirmé que ne pas bouleverser la concurrence amicale établie entre différentes régions entrerait dans la politique déclarée. Ce qui nous inquiète c'est que ce projet de loi, dans sa teneur actuelle, peut occasionner ce bouleversement et restreindre la liberté d'action de la Commission des transports. Et c'est cet argument que je me propose de développer.

Les tarifs-marchandises occupent une position toute particulière dans les décisions du monde des affaires. Dans un sens, ils font partie du coût de mise en marche d'une entreprise au même titre que les salaires, loyers, etc. Mais ils diffèrent de ces derniers en ce qu'ils sont sujets à changements par suite d'une présentation de nouveaux tarifs par les compagnies de chemins de fer et par suite des décisions de la Commission des transports. De plus, les tarifs-marchandises ne sont pas le résultat de l'action réciproque des forces des marchés. Les conditions du marché comme, par exemple, la hausse et la baisse des prix, sont ressenties également par tout le pays, mais l'effet de nouveaux tarifs est local, arbitraire et, quelques fois, imprévu. Qu'il nous soit permis de formuler respectueusement le vœu que ce projet de loi soit rédigé de telle sorte qu'il permette à la Commission des transports de donner suite à la recommandation de la Commission royale, que nous venons de citer. Nous voulons être certains que les industries actuelles et futures, ainsi que les capitaux y investis, ne subiront pas de conséquences fâcheuses ou décourageantes.

Le gros de l'industrie canadienne se trouve concentré dans le triangle Sudbury-Windsor-Montréal, Toronto s'y trouvant situé, cela va de soi, presque au centre. Nous pouvons dire, sans trop de risque, que les industries situées à l'ouest de ce triangle, la Colombie-Britannique exceptée, ont très peu de chances de faire concurrence à celles de l'Est. Que ce fait nous plaise ou non, il est à la base de l'économie canadienne. Pour cette raison, la connexité entre les tarifs de la ville de Winnipeg et des autres centres de l'Ouest canadien est de la plus haute importance dans le développement de cette ville. Winnipeg possède un avantage géographique naturel sur les autres villes de l'ouest, et nous devrions le respecter. Nous devons même maintenant absorber

une partie des frais de presque tous les envois que nous effectuons pour soutenir la concurrence de l'Est, car le taux de parcours direct est inférieur à la somme du taux de Winnipeg et du taux des envois au delà de Winnipeg.

A la demande de la Commission des transports, les compagnies de chemins de fer se sont efforcées, dans une étude approfondie d'une centaine de pages ou plus, d'établir des taux uniformes, conformément aux dispositions du nouvel article 332A. Ces dispositions, si elles sont adoptées, nous indiquent que si des taux uniformes sont mis en vigueur conformément aux indications contenues dans cette étude, les taux de Winnipeg seront plus élevés et ceux d'autres endroits de l'Ouest canadien, plus bas. Quand nous parlons d'"étude", nous parlons d'un travail qui a nécessité un temps considérable et beaucoup de peine de la part des compagnies de chemins de fer, d'une sorte de projet d'échelle uniforme de taux. Je continue.

L'hon. M. CAMPBELL: Puis-je poser une question à M. Fillmore? Je ne vois pas très bien où il veut en venir. Voulez-vous parler des taux uniformes de catégorie actuellement proposés, monsieur Fillmore?

M. FILLMORE: Oui. Cette étude est...

L'hon. M. CAMPBELL: Je ne tiens pas à interrompre maintenant la présentation de l'exposé, et je pourrai revenir à ma question plus tard.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais savoir quelle façon de procéder plairait au Comité et à M. Fillmore. Préférerait-il que nous attendions la fin de son exposé pour lui poser des questions, ou bien aime-t-il mieux que nous posions des questions au fur et à mesure de l'exposé?

M. FILLMORE: Afin d'aider le Comité à comprendre l'exposé, je serais heureux d'être interrogé au cours de la lecture.

L'hon. M. CAMPBELL: Si j'ai posé ma question c'est que j'aimerais comprendre les explications que vous nous donnez.

M. FILLMORE: Cette étude présente une échelle uniforme de taux de catégorie par tout le Canada; elle constitue, pourrait-on dire, une tentative de se conformer aux propositions de la Commission des transports, propositions actuellement contenues dans l'article 332A.

Le PRÉSIDENT: Par la Commission des chemins de fer, non par la Commission des transports?

M. FILLMORE: C'est la Commission des transports qui l'exige des compagnies de chemins de fer, mais le bill n° 12 reproduit presque mot pour mot les recommandations de la Commission royale contenues au chapitre de la péréquation. Ainsi l'article 332A du bill n° 12 stipule:

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 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.

Le paragraphe (2) continue:

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;

La clause b) traite de l'établissement de la même espèce d'échelle uniforme de taux de catégorie par tout le Canada.

L'hon. M. CAMPBELL: Cela éliminerait-il les arbitraires qui existent actuellement?

M. FILLMORE: L'étude comprend deux parties. On parle tout d'abord des taux uniformes de catégories sans tenir compte des arbitraires; en second lieu, les chemins de fer donnent à entendre qu'en conservant les arbitraires dans les provinces centrales et en les utilisant comme base, ils obtiennent une alternative, mais ils s'écartent ainsi des directives du Parlement formulées dans le projet de loi.

L'hon. M. CAMPBELL: Voilà ce que je voulais savoir, monsieur Fillmore. Il me semble que l'alinéa a) éliminerait les arbitraires actuellement en vigueur dans les provinces Maritimes et Centrales.

M. FILLMORE: Les provinces Maritimes ne sont pas visées dans cet alinéa à cause de la situation un peu différente que leur fait la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Mais pris à la lettre, l'alinéa a) éliminerait ce que nous appelons les arbitraires fondamentaux des régions centrales.

L'hon. M. CAMPBELL: Autrement dit, on établirait un taux uniforme de catégorie de l'Est à l'Ouest?

M. FILLMORE: Oui.

L'hon. M. CAMPBELL: Et les distances, je suppose, seraient exprimées en sections réduites, le relèvement milliaire augmentant en direction ouest?

M. FILLMORE: Oui. La question importante à ce sujet est le taux de réduction graduelle. C'est un des principes de l'établissement des taux, le principe de la gradation des taux. Soit dit en quelques mots, le taux des cinquante premiers milles est plus élevé que celui des cinquante derniers milles. Les taux diminuent proportionnellement à la distance.

Le PRÉSIDENT: Plus on avance, plus les sections s'allongent?

M. FILLMORE: Exact.

L'hon. M. HORNER: Cet état de choses existe depuis des années, bien entendu.

M. FILLMORE: Oui. C'est un principe bien connu de l'établissement des taux.

L'hon. M. HORNER: "Même malgré le régime tarifaire actuel, le Manitoba, au double point de vue de l'industrie et de la population, n'a pas évolué au même degré que les provinces Centrales ou les autres provinces de l'Ouest." Certes, il devrait y avoir une exception pour la Saskatchewan, laquelle est certainement en désavantage par rapport à Winnipeg.

M. FILLMORE: Monsieur le sénateur, je puis vous trouver les statistiques à cet égard dans l'*Annuaire du Canada*.

L'hon. M. HORNER: Vous songez, bien sûr, à l'époque où le Manitoba était le principal centre distributeur de tout l'Ouest canadien, antérieurement à la mise en valeur de cette dernière région. La conséquence naturelle était que

les compagnies de chemins de fer se rapprochaient de leurs centres distributeurs. Quant à la Saskatchewan, nous sommes vitalement intéressés à cette question parce que le Manitoba tirera avantage de la canalisation du Saint-Laurent, si elle se réalise, tandis que nous, de la Saskatchewan, nous trouvons à être coincés. Naturellement, nous sommes intéressés à la standardisation des tarifs-marchandises.

M. FILLMORE: C'est exact. Nous possédons quelques statistiques, ici, et peut-être, au cours de mon exposé, vous fournirai-je les sources.

L'hon. M. REID: Puis-je poser une question au sujet de l'article 332A dont vous venez juste de parler? Cet article n'est-il pas en contradiction avec votre affirmation de la page deux: "Nous pensons bien que ce n'est pas l'intention du Parlement de bouleverser, par les dispositions du bill, la concurrence amicale..." J'estime que c'est justement ce que fait l'article 332A parce que nous, de la Colombie-Britannique, avons longtemps soutenu que les différents tarifs concurrentiels des provinces étaient à notre désavantage.

M. FILLMORE: Mais je prétends que si le bill est adopté dans sa teneur actuelle, la Commission sera dans l'impossibilité de maintenir les relations actuelles de concurrence. Ce qui veut dire que si les tarifs sont établis en conformité des propositions des compagnies de chemins de fer, nous constaterons que les taux des marchandises à destination de Winnipeg sont plus élevés et que ceux du trafic allant de l'Est canadien aux côtes du Pacifique sont moins élevés. Par conséquent, les industries de Winnipeg se trouveront dans la nécessité d'absorber une plus grande proportion des taxes si elles veulent concurrencer à chances égales. C'est ce que nous craignons, et ce que je veux mettre en relief c'est que ce projet de loi, dans sa teneur actuelle, servira de camisole de force à la Commission des transports; il lui impose des directives déterminées et spécifiques qu'elle ne peut éviter. De plus, la Commission ne peut faire entrer en ligne de compte le bouleversement des relations de concurrence ni les conséquences probables de ce bouleversement sur l'industrie. Pourrais-je continuer, maintenant?

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Fillmore. J'apprécie fort ses explications et tout le reste, mais n'y a-t-il pas ici quelque relation que je ne saisis pas? Par exemple, si le taux à destination de Winnipeg est, disons \$1.10 les cent livres de marchandise expédiée de Montréal, et si le taux pour quelque endroit plus éloigné à l'ouest est de tant, n'existe-t-il pas une clause additionnelle qui se substitue à tout cela, de sorte que la taxe ne sera en définitive pas plus élevée que le taux régulier plus un tiers?

M. FILLMORE: Nous traiterons cette question plus tard, monsieur le sénateur Haig, à l'article 332B où l'on parle des taux transcontinentaux.

L'hon. M. HAIG: C'est ce que je veux dire.

M. FILLMORE: Nous réalisons que cette "étude", préparée par les compagnies de chemins de fer pour la Commission des transports, n'est pas finale ni officielle; elle peut n'être qu'une simple proposition. Elle représente toutefois un sérieux effort de la part de spécialistes en tarification. Si cette étude est un effort fait en vue d'indiquer ce qui peut se produire par l'application d'une rigide uniformité, nous pouvons voir que les tarifs des envois en provenance de l'Est et à destination du Manitoba peuvent être augmentés et les tarifs des envois en provenance de l'Est et à destination d'endroits situés plus à l'ouest du Manitoba peuvent être abaissés. Une telle situation porterait préjudice à notre situation concurrentielle tout comme elle serait au désavantage des provinces Centrales et, sous ce rapport, tendrait à une nouvelle concentration industrielle.

Il ne devrait pas être question de "provinces Centrales" mais de "régions industrielles". J'ajouterai que notre exposé ne fait peut-être pas beaucoup ressortir cet aspect de la question ou du moins pas autant qu'il le devrait. On nous accuse d'égoïsme, et l'on prétend que nous nous opposerons à l'uniformisation parce que nous ne voulons pas perdre d'affaires pour aucune industrie de Winnipeg. L'attitude que nous prenons peut sembler égoïste en ce qu'elle à l'air d'être en conflit avec l'intérêt du pays tout entier, mais j'y vois là une chose sur laquelle nous devrions insister davantage. Je ne pense pas que le Parlement serait en faveur de quelque mesure qui tendrait à une nouvelle concentration industrielle dans les régions centrales. Plusieurs députés ont déclaré qu'une trop grande concentration des industries du pays dans une seule région n'était pas chose à désirer. Je ne tenterai pas de discuter le bien-fondé de cette assertion, mais j'imagine que cette situation ne serait pas à souhaiter.

Notre opinion est que l'article proposé 332A, dans sa forme actuelle, n'assure pas suffisamment que les méthodes industrielles et commerciales établies ne seront pas bouleversées. J'ai lu en partie 332A que je cite ici. Vous noterez tout d'abord qu'il y a une déclaration de politique:

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..."

Je ne pense pas que ce soit là une expression très désirable à insérer dans un statut, car il se pourrait que chacun des cinq membres de la Commission des transports ait une opinion différente sur ce qui peut être raisonnablement possible. J'estime que cette expression est de beaucoup trop vague et à déconseiller pour l'insérer dans un statut aussi important que celui-ci. Et je n'ai pas fait mention du paragraphe 2 qui stipule: "La Commission peut..." Je veux insister sur ce "peut": "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 catégorie, par mille..." et ainsi de suite. J'attire encore votre attention sur le paragraphe 4 qui se lit ainsi:

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..."

Cette disposition maintient la Loi de la convention du Nid-de-Corbeau. Il en est question à la clause conditionnelle de l'article 325, et le paragraphe quatre n'abroge pas cette Loi de la convention du Nid-de-Corbeau ni la loi adoptée, je pense, en 1925, par laquelle les tarifs dits du Nid-de-Corbeau avaient été fixés et établis de façon à n'y plus revenir. Et le paragraphe continue:

...et à la *Loi des taux de transport des 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 États-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 États-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 traiter de cas et de tarifs particuliers et ne peut prétendre s'appliquer à tous les tarifs ou porter atteinte à l'ensemble de la politique déclarée en matière de taux de transport de marchandises. Ainsi, l'alinéa f) pourrait s'appliquer à un taux sur certaines denrées, taux indispensable au transport de ces denrées par voie ferrée. Cet alinéa ne se rapporte pas aux tarifs concurrentiels, déjà exceptés. Mon opinion sur ce point est que l'alinéa f) du paragraphe quatre ne s'applique qu'à des circonstances ou cas particuliers. Il ne devrait pas signifier que la Commission peut ne pas tenir compte, dans aucune partie importante ou d'aucune façon générale, de la déclaration de politique nationale ou de la façon dont doivent s'y prendre les compagnies de chemins de fer pour la mise en vigueur de cet alinéa.

Le PRÉSIDENT: Autrement dit, vous pensez que cet alinéa ne permettrait pas à la Commission, par exemple, d'exclure de cette politique toute l'échelle tarifaire des provinces Maritimes?

M. FILLMORE: Oh! non. Je propose qu'il n'y ait aucune exception générale de région, de personnes ou d'expéditeurs.

L'article 332A, une fois déclarée la politique en matière de taux de transport de marchandises, stipule que la Commission "peut", pour donner suite... etc. C'est notre opinion que le mot "peut" possède un sens impératif et ne confère pas seulement une simple faculté.

L'hon. M. HAIG: Si nous sourions, le président et moi, c'est que nous avons discuté cette question pendant une heure, l'autre jour, avec les représentants de la Nouvelle-Écosse. Nous sommes d'accord avec vous.

M. FILLMORE: Je vous citerai des autorités à l'appui. J'ignore si on l'a fait l'autre jour. Si "peut" n'exprimait que la faculté, la Commission pourrait alors ne pas tenir compte de la totalité ou d'une partie de la politique déclarée.

Comme l'article 332A n'impose pas à la Commission le maintien du régime de concurrence, il y a grand danger que les tribunaux soutiennent qu'il est du devoir de la Commission de donner suite à la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises, sans tenir compte des conséquences qu'elle pourrait produire sur les industries rivales établies dans différentes régions ou districts. De fait, en vertu de la teneur actuelle de la mesure proposée, la Commission n'aurait pas le droit de prendre en considération de tels éléments et, si elle le faisait, un parti lésé pourrait en appeler à la Cour suprême du Canada et exiger que la Commission s'en tienne aux termes de la loi, dans l'accomplissement de son devoir. A la page 25 des Rapports de la Cour suprême, une cause survenue en 1950 et intitulée: "Pacifique-Canadien, province de l'Alberta et autres", se rapporte à la compagnie de chemin de fer qui avait appelé d'un jugement rendu par la Commission des transports.

Dans cette cause, le Pacifique-Canadien avait demandé qu'on lui accorde le droit d'augmenter ses taux de transport de marchandises. La Commission des transports accorda provisoirement cette augmentation en précisant que la question ne serait étudiée définitivement que lorsque la Commission royale aurait fait parvenir son rapport, que d'autres précisions aient été obtenues et, peut-être, pas avant que la Loi ne soit modifiée. La Cour suprême du Canada intervint en déclarant que, dans des cas de cette nature, vous ne pouviez différer la décision pour de tels motifs. Vous êtes un organisme légalement constitué auquel certains pouvoirs et obligations ont été confiés et vous devez étudier en conformité de la loi toutes les demandes dont vous êtes saisis. Comme Je l'ai indiqué dans le mémoire, le jugement de la Cour est ainsi résumé dans la note titre:

La Commission des transports, étant une cour d'archives, ne peut différer le règlement d'une demande d'augmentation des taux de transport de marchandises pour des raisons entièrement étrangères à l'exécution convenable de son devoir de rendre décision dans la matière. Agir ainsi équivaudrait en effet à reconnaître son incompétence.

Je veux établir que si un organisme public est chargé d'agir, il doit le faire. Mais dans l'accomplissement de son devoir, cet organisme doit s'en tenir seulement aux termes de la loi. Ainsi, la Commission des transports serait obligée de mettre en vigueur les tarifs qu'on lui a signifiés de mettre en vigueur sans faire d'exception à l'avantage des industries établies dans n'importe quelle région particulière. La Commission ne devrait tenir compte d'aucun facteur déterminant ordinaire de tarif comme, par exemple, le volume du trafic.

Je vais vous lire un court passage d'un jugement de la Cour suprême où la jurisprudence est établie. Le jugement se rapporte à une certaine cause présentée à la Chambre des lords, et lord Penzance y dit ceci: "Dans tous ces cas, les tribunaux statuent que le pouvoir conféré en est un que le corps législatif entend voir exercer. Et, bien que les termes de la loi ne confèrent seulement qu'un pouvoir, les circonstances ont été telles que ce pouvoir est devenu un devoir. Autrement dit, dans les cas de cette nature, les tribunaux en sont venus à la conclusion que, compte tenu du sujet, de la situation et de la réputation de la personne recevant le pouvoir, des fins générales de la loi, et surtout, de la situation et des droits de la personne, ou de la catégorie de personnes, au profit de laquelle le pouvoir a été accordé, l'exercice de la discrétion par ladite personne ne pouvait avoir été envisagé."

Dans son jugement, la Cour suprême fait alors ce commentaire:

Tous les membres de la Chambre, (la Chambre des lords), étaient d'avis "que, dans cette cause, bien que les mots comportant la permission ne font pas plus, par eux-mêmes, que donner une faculté ou conférer un pouvoir, le lord chancelier n'en déclare pas moins, à la page 222:

"...il peut exister dans la nature de la chose autorisée, dans la fin pour laquelle elle doit être réalisée, dans les conditions où elle doit être faite, dans le droit de la personne, ou des personnes, pour le bénéfice de laquelle le pouvoir doit être exercé, quelque chose qui peut unir le pouvoir à un devoir et faire en sorte qu'il soit du devoir de la personne autorisée d'exercer ce pouvoir lorsqu'elle est appelée à le faire."

Et la Cour suprême continue dans son jugement:

"A notre avis, différer de statuer sur une cause en raison de questions qui ne relèvent pas du tout de l'exécution convenable du devoir qui incombe à la Commission, en vertu de la loi, de régler elle-même ces questions, équivaut en effet à un refus de remplir ses fonctions. La réponse des intimés, à savoir que la compagnie de chemin de fer possède toujours la possibilité de répéter sa demande, n'en n'est pas une. En prenant connaissance du jugement actuel, personne ne peut douter de ce que serait la réponse à une telle demande."

Je dois dire ici, à l'intention des avocats, qu'il est paru un très bon article à ce sujet, dans le numéro de mai de *Canadian Bar Review*, intitulé: "The Growing Ambit of the Common Law." L'auteur fait allusion aux tribunaux anglais qui, pour ainsi dire, ont surveillé récemment les réalisations et les décisions des corps administratifs et semi-judiciaires. Il fait observer que chaque fois qu'une commission, un conseil ou un corps administratif mésinterprète ou conçoit mal les pouvoirs conférés ou les devoirs imposés par une loi,

toute personne intéressée peut en appeler aux tribunaux qui peuvent dire à ce corps administratif qu'il a mal conçu son devoir, qu'il est allé trop loin ou pas assez, selon le cas, et le tribunal peut exiger du corps administratif qu'il remplisse les devoirs qui lui ont été imposés par la loi. Or, il me semble que le bill à l'étude crée une situation si rigide que la Commission se verra dans l'obligation de mettre en vigueur cette échelle uniforme sans tenir compte d'aucune autre considération. Si elle n'agit pas ainsi, tout intéressé pourra en appeler à la Cour suprême du Canada afin de savoir à quoi s'en tenir.

L'hon. M. CAMPBELL: Vous croyez que la Commission des transports ne possède aucune liberté d'action et que ce fait, en lui-même, irait à l'encontre des intentions du législateur?

M. FILLMORE: Oui, monsieur le sénateur. Il est vrai que le mot "peut" a été inséré dans la loi, mais je ne vois pas que "peut" puisse avoir un autre sens que "doit". La Commission est tenue de donner suite à la politique tracée ici et il est précisé qu'à cette fin les compagnies de chemins de fer peuvent faire telle et telle chose, sous réserve de certaines exceptions prévues au paragraphe quatre. Ainsi, il était très difficile que le bill laissât entendre qu'il existait quelques autres exceptions importantes.

L'hon. M. CAMPBELL: Votre affirmation ne se trouve-t-elle pas renforcée considérablement par le libellé du nouvel article 329 incorporé à l'article 7 du bill? L'article 329 modifié se lit ainsi:

"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..."

Il me semble que, dans une interprétation de la loi prise dans son ensemble, cet article confirme votre prétention que "peut", au paragraphe 2 de l'article 332A, doit être rendu par "doit".

M. FILLMORE: Je continue maintenant la lecture de mon exposé:

Nous rappelons aussi, à ce sujet, la cause de la *Great Western Railway Company* contre *Chamber of Shipping of the United Kingdom*, 1937 L.R. 2K.B. Div. page 30, dont la note titre se lit ainsi:

"Quand une compagnie de chemin de fer, en vertu du paragraphe 1 de l'article 37 de la Loi des chemins de fer, 1921, cherche à obtenir, pour l'imposition de taux exceptionnels à l'égard de certains transports dont les taux sont plus de 40 p. 100 inférieurs aux taux réguliers exigibles, l'approbation du Tribunal préposé à l'étude de la fixation des taux ferroviaires, ce dernier n'intervient que pour chercher à savoir (1) si les taux exceptionnels proposés auront pour effet de diminuer le revenu de la compagnie, et (2) si les expéditeurs qui utilisent ou désirent utiliser le réseau subiront un préjudice.

Le Tribunal n'est donc pas intéressé à savoir si le taux exceptionnel causera un préjudice aux caboteurs en les plaçant dans une situation désavantageuse, et sera par conséquent contraire à l'intérêt national."

Autrement dit, la loi confère au Tribunal la faculté de permettre l'imposition d'un taux exceptionnel dans certaines circonstances, et les tribunaux

ont affirmé que lorsqu'une demande d'imposition d'un taux exceptionnel est présentée, le Tribunal doit s'en tenir strictement aux termes de la loi et ne peut rejeter la demande pour quelque raison non pertinente.

L'hon. M. REID: Puis-je poser une question sur ce point? Est-ce qu'en Angleterre le Tribunal préposé à l'étude de la fixation des taux ferroviaires possède les mêmes prérogatives que la Commission des transports au Canada? La raison de ma demande est que la Commission des transports, au début, devait protéger l'intérêt public. Par la suite, ce sont les compagnies ferroviaires qui ont bénéficié de sa protection. Je me demande si ces deux organismes, dans leurs pays respectifs, occupent la même position.

M. FILLMORE: A ce sujet, il se trouve un passage dans le volume 2 de King's Bench, 1937, que j'aimerais vous lire. Si M. Setchishin veut bien se procurer le volume à la bibliothèque, il me fera plaisir de vous lire ce passage.

Et nous entrons, maintenant, dans une autre partie de la discussion. Les articles 314 à 325 de la Loi des chemins de fer autorisent la Commission des transports à fixer, changer et refuser les taux,—articles généraux de tarification et de contrôle des taux,—et ces taux, je pense, ont été le sujet d'un grand nombre de décisions depuis soixante ans ou plus. Ici se pose la question de savoir quelle sera la répercussion de ce nouveau principe d'uniformité introduit dans ces articles. L'article 314, par exemple, est un des plus importants. Il est intitulé: "Taxes et facilités égales pour tous" et prescrit:

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.

Ce semble être une proposition équitable.

L'hon. M. REID: Nous, de la Colombie-Britannique, pensions que c'était juste et que le sens du paragraphe était clair jusqu'au moment où la Commission en fut saisie.

M. FILLMORE: Je n'ai pas l'intention de lire tout l'article mais j'y ajouterai le paragraphe quatre:

Il ne peut être exigé de taxes dont l'imposition établirait une disparité en faveur ou au détriment de différentes localités.

Vous voudrez bien remarquer que les mots "dans des conditions et circonstances essentiellement semblables" sont omis du paragraphe 1 de l'article 332A, bien qu'ils soient inclus dans l'article 314. C'est donc un signe de plus que la politique doit être mise en vigueur sans tenir compte de considérations étrangères au sujet ni de ce qui prévalait antérieurement. Des mots d'une importance telle que "Peu importe les circonstances ou conditions" ont été rayés ou retirés de l'article 332A.

L'hon. M. REID: J'allais vous demander en quoi cette omission serait préjudiciable. La Colombie-Britannique a probablement dépensé un quart de million à étayer son argumentation sur cette clause particulière, surtout à l'égard des taux de transport du grain. Je me suis présenté devant la Commission et je pensais bien m'en tirer. Mais il importe de noter qu'un convoi peut bien se composer de deux wagons dont l'un serait destiné à l'exportation et l'autre à la consommation en Colombie-Britannique. Celui qui est destiné à l'exportation roule à la moitié du prix de celui qui doit servir à la consommation domestique. Comme cette question est de la plus haute importance, je suis heureux de vous la voir traiter. Bien sûr, je suis profane en la matière, mais la Commission a une conception différente de la mienne.

M. FILLMORE: Je ne puis répondre pour la Commission mais je suppose que la distinction a été faite parce que le contenu d'un des wagons est destiné à l'exportation et l'autre à l'usage domestique.

L'hon. M. REID: La loi n'en fait tout de même pas mention.

M. FILLMORE: Comme j'ai maintenant en mains le passage ayant trait à la question posée au sujet du *Road and Rail Traffic Act* d'Angleterre, j'aimerais en faire la lecture. A la page 37 de 2, *King's Bench*, 1937, je constate que les pouvoirs et fonctions du tribunal en question sont définis en ces termes quelque peu subtils:

Au jour fixé et par la suite, une compagnie fusionnée ou une compagnie ferroviaire à laquelle un barème de tarifs-types a été imposé doit être libre d'accorder de nouveaux taux exceptionnels appliqués au transport de toute marchandise. Il en sera fait rapport au ministre dans les quatorze jours suivants, ou dans le délai plus long que le ministre pourra accorder. Toutefois, les nouveaux taux exceptionnels accordés ne doivent pas, si ce n'est du consentement du tribunal des tarifs, . . . être inférieurs de plus de 40 p. 100 aux taux-types imposables . . .

Pour comprendre la chose, il faut jeter un coup d'œil sur les dispositions générales de la loi relatives à l'imposition de taux de transport de marchandises par les compagnies ferroviaires. La loi prévoit que les compagnies doivent d'abord élaborer un barème de tarifs-types, approuvés ensuite par le tribunal, et que les compagnies doivent appliquer, sauf dans le cas où des taux dits exceptionnels sont accordés et fixés. Un autre article de la loi, l'article 58, définit la revision des taux. Cet article expose assez longuement certaines considérations dont il faut tenir compte tout d'abord en fixant ces taux. La première chose à considérer, c'est que les taux doivent "autant que possible rapporter sous une exploitation et une direction bonnes et économiques, un revenu net annuel", appelé le "revenu normal" et calculé d'après les recettes faites par les compagnies avant l'entrée en vigueur de la loi. Cependant, la fixation des tarifs-types exige encore qu'on tienne compte d'autre chose. Elle doit viser aussi en partie à favoriser la réduction des frais d'exploitation et de direction et le tribunal doit aussi tenir compte de ce qui est le plus susceptible d'assurer, dans l'intérêt public, le développement et l'expansion les plus parfaits du transport ferroviaire des marchandises, ainsi que des voyageurs et leurs bagages . . .

Voilà, à mon sens, quelles sont les fonctions du tribunal des tarifs ferroviaires en Angleterre.

L'hon. M. HORNER: Vous dites que les fonctions de ce tribunal ressemblent beaucoup à celles de notre Commission des transports?

M. FILLMORE: Oui, je le crois.

Je parlais de l'article 314 et je disais que les mots "dans des circonstances essentiellement semblables" ne se trouvent pas dans l'article 332A proposé. Je donne ensuite lecture de ceci, à la page 8 du mémoire:

Il faut que la Commission concrétise la politique déclarée. L'article implique forcément que les seules exceptions autorisées sont celles spécifiées au paragraphe (4). Il faut donc que la Commission exige des chemins de fer qu'ils établissent l'échelle uniforme de taux de la manière prévue au paragraphe (2).

La Commission n'aurait pas le droit de s'écarter de la politique déclarée ni de la base prescrite, en tenant compte de modes de la concurrence ou d'autres principes de la tarification, comme on l'a fait d'habitude en appliquant les articles régulateurs de taux de la loi.

Si l'article 332A est adopté dans sa teneur actuelle, il sera impossible de prévoir dans quelle mesure ou de quelle manière les pouvoirs de la Commission, tels qu'exposés dans les articles 314 à 325, pourront être réduits.

Ces articles régulateurs des tarifs ont été l'objet de nombreuses décisions de la Commission. A moins qu'on ne précise exactement l'effet que l'article 332A exercerait sur ces autres articles, il faudra de nouveaux procès pour éclaircir la situation.

Il semble donc que la rédaction de l'article n'est guère une réussite. Il ne suffit pas de se borner à rédiger un nouvel article et à déclarer la politique à suivre, puis d'insérer ces dispositions au beau milieu de ces articles en vigueur. A mon avis, personne ne peut dire maintenant à coup sûr si l'article 332A, une fois adopté, abrogerait en tout ou en partie les articles 314 à 325. La Commission pourrait-elle tenir compte de ces derniers, ou seulement du premier? Il n'est guère facile d'amender des dispositions législatives et d'insérer un nouvel article de portée générale au milieu d'articles en vigueur.

L'hon. M. CAMPBELL: Vous soutenez, si je comprends bien, que l'article dans sa teneur actuelle apporterait une modification si radicale qu'il annihilerait les avantages retirés de toutes les décisions précédentes rendues en vertu des principes antérieurs exposés dans la loi?

M. FILLMORE: Je ne sais pas au juste quelle influence ce nouvel article exercerait sur ceux en vigueur. Tous remplissent le même emploi, et je...

L'hon. M. CAMPBELL: En d'autres mots, vous craignez, n'est-ce pas, que le nouvel article n'entre en conflit avec les anciens?

M. FILLMORE: Oui. Si la Commission n'établit pas la rigide uniformité prescrite des taux, si elle cherche à tenir compte de quelques autres faits, quelqu'un viendra dire: "C'est impossible. Peu m'importe ce que vous pouviez faire auparavant, mais maintenant, c'est impossible à faire."

A ce sujet, j'attirerai très brièvement votre attention sur l'essentiel de quelques décisions rendues par la Commission des chemins de fer et par la Commission des transports. Elles se trouvent dans le livre de M. Coyne *The Railway Act of Canada*. Je donnerai lecture seulement de la moitié d'une page, extraite de certaines décisions de la Commission des chemins de fer et de la Commission des transports, qui lui a succédé.

La règle du taux par tonne-mille est utile en ce qu'elle permet de réduire le taux au point où il est possible de le vérifier le plus exactement, mais elle ne permet pas de tenir compte d'autres circonstances et conditions qui ont leur place en matière de tarification, quelque irrésistibles et impératives qu'elles puissent être. Elle est donc inacceptable comme élément de vérification et de constatation de la modération des taux.

Voilà ce qu'ont déclaré les commissaires au sujet du taux par tonne-mille, dans plusieurs causes.

Le taux par tonne-mille ne constitue pas une mesure strictement exacte de la modération ou de l'exagération d'un taux ou taxe, mais il convient de lui donner l'importance qu'il mérite.

La question de distance devient très souvent de peu d'importance quand des capitaux ont été placés sur la foi d'un taux donné.

Voilà ce qui nous intéresse.

Le tarif ne sera pas modifié sans qu'on tienne compte de l'effet exercé sur les conditions commerciales et industrielles.

C'est précisément le but auquel vise l'article 332A.

La Commission n'est pas autorisée à fixer des taxes pour égaliser des frais de production ou des conditions géographiques, climatériques ou économiques.

C'est dire qu'il faut se plier à la situation géographique de la partie du Canada où l'on habite. Nul ne peut, en légiférant, rapprocher une région de l'un des littoraux ou de l'autre.

Voilà donc quelques-unes des règles qui ont servi de base à la fixation des tarifs en vertu de la loi actuelle, mais il semble que la mise en vigueur de l'article 332A supprimerait toutes ces règles.

Nous déclarons donc qu'une réserve devrait être ajoutée à la politique nationale déclarée en matière de taux de transport de marchandises, stipulant qu'il n'est pas question de modifier par là les rapports des tarifs de concurrence entre différentes régions ou districts. Il faudrait préciser que les commissaires pourraient songer à ce conseil lorsqu'ils établiraient tout nouveau régime tarifaire uniforme.

Taux de transport transcontinental: article 332B—

Ne voulant pas abuser du temps du Comité et estimant que le gouvernement du Manitoba a abondamment prouvé que les conditions commerciales ordinaires sont bouleversées, nous ne présentons qu'un seul exemple du résultat auquel aboutirait la concrétisation de cet article. Si nous le faisons, c'est pour consigner un fait dont le gouvernement du Manitoba ne parle pas dans son mémoire et pour réparer par un exemple ce que nous croyons être une omission laissée dans le texte de l'article. L'exemple choisi est celui de la tôle d'acier, produit normalement transporté à un taux de sixième classe. Une maison de Winnipeg doit acheter à des fabriques des provinces Centrales cette tôle qui, soit ouvrée soit simplement entreposée, doit être réexpédiée à sa destination finale dans l'Ouest, à un prix soutenant la concurrence avec celui d'un chargement expédié directement de l'Est.

— A —

	Winnipeg	Portage	Yorkton	Saskatoon	Edmonton	Waterways
Expédié à Winnipeg	\$1.64	\$1.64	\$1.64	\$1.64	\$1.64	\$1.64
Expédié de Winnipeg	—	.28	.63	.93	1.32	1.76
Frais de transport établis	\$1.64	\$1.92	\$2.27	\$2.57	\$2.96	\$3.40
Expédié de Montréal	1.64	1.74	2.11	2.42	2.31*	2.95*
Payé maintenant par l'expéditeur de Winnipeg	—	0.18	0.16	0.15	0.65	0.45

*Taux basés sur le taux transcontinental de \$1.15 jusqu'à Vancouver, plus le taux d'expédition en sens inverse jusqu'à Edmonton.

L'hon. M. REID: D'où provient le chargement expédié jusqu'à Winnipeg? Vous donnez le taux d'expédition de Montréal, qui augmente graduellement de Montréal à Portage, à Yorkton, à Saskatoon, etc., mais vos premiers chiffres n'indiquent pas d'où proviennent les marchandises expédiées à Winnipeg.

M. FILLMORE: De Montréal. Les taux de Montréal, de Toronto et de toutes les localités situées dans ce triangle sont les mêmes.

L'hon. M. REID: C'est chose impossible, car votre première ligne indique un seul et même taux de 1.64 pour le transport jusqu'à Portage et ainsi de suite jusqu'à Saskatoon. De quelle localité de l'Ontario proviennent ces marchandises?

M. FILLMORE: Puis-je préciser quelque peu?

L'hon. M. REID: Oui, la chose a besoin d'être éclaircie.

M. STECHISHIN: Les chiffres de la première ligne sont uniquement un moyen de calculer ceux de la troisième ligne. En d'autres mots, il faut que le chargement destiné à Yorkton passe par Winnipeg, y soit entreposé ou ouvert, puis réexpédié de Winnipeg à Yorkton pour 63 cents. Ainsi, sa destination finale n'influe aucunement sur le taux de transport de Montréal, de Toronto ou de Sudbury à Winnipeg.

L'hon. M. REID: J'en suis fâché, mais je n'arrive pas à bien saisir. La quatrième ligne indique "expédié de Montréal".

M. STECHISHIN: De Montréal directement aux divers points susmentionnés.

L'hon. M. REID: Oh! il s'agit de transport direct?

M. STECHISHIN: Oui, à la 4e ligne. Les taux de la 3e ligne s'appliquent aux marchandises transportées avec arrêt à Winnipeg, pour y être ouvrées.

L'hon. M. CAMPBELL: Je ferai observer qu'il s'agit de nouveau taux.

M. STECHISHIN: Il s'agit de taux en vigueur.

L'hon. M. CAMPBELL: Arbitraires en plus?

M. STECHISHIN: A la date actuelle, oui.

L'hon. M. CAMPBELL: Il y a donc disparité entre le chargement transporté à Edmonton des provinces Centrales où se trouve le triangle d'où l'on exige des arbitraires pour le transport avec arrêt à Winnipeg pour le traitement de produits, et le chargement de produits ayant subi des opérations, transportés de ce triangle directement à Edmonton?

M. STECHISHIN: C'est exact, monsieur.

L'hon. M. CAMPBELL: Je croyais que les arbitraires actuellement en vigueur dans les provinces Centrales protégeaient vos intérêts à cet égard.

M. STECHISHIN: Oh! non, le but réel des arbitraires insérés dans le régime tarifaire est de mettre sur un même pied tous les fabricants de l'Est. Ces montants n'influent en rien sur le fabricant ou sur l'expéditeur de l'Ouest.

L'hon. M. CAMPBELL: Je crois qu'ils exercent une influence, en ce sens qu'on peut expédier des marchandises de Montréal à Winnipeg à aussi bas prix que de Toronto à Winnipeg.

M. STECHISHIN: C'est Montréal et non Winnipeg qui en bénéficie. Nos prix seraient influencés par le plus bas des taux faits pour le transport jusqu'à Winnipeg, et les autres concurrents devraient se conformer à ces prix ou se retirer des affaires. L'avantage est de leur côté et non du nôtre.

L'hon. M. REID: Ce serait à l'avantage de l'acheteur de Winnipeg qui fait venir des marchandises de Montréal et non de Toronto, car les frais de transport de Montréal sont seulement de \$1.64. Je crois qu'il en profiterait.

M. STECHISHIN: J'en doute. L'expéditeur de Montréal serait obligé de faire les mêmes prix, livrés à Winnipeg, que ceux de l'expéditeur de Toronto, ou renoncer à lui faire concurrence.

L'hon. M. CAMPBELL: Je crois savoir que les nouveaux tarifs proposés supprimerait les arbitraires.

M. FILLMORE: Cette question relèverait de l'article 332A. Nous en sommes maintenant aux tarifs de transport transcontinental. L'article 332B spécifie que les taux de transport de l'Est à l'Ouest, à destination de tout point du territoire intermédiaire, entre Vancouver et l'Est, ne pourront excéder de plus d'un tiers les taux transcontinentaux. C'est là établir une sorte de maximum sur ces derniers, dans tout l'Ouest. On nous fournira plus tard un tableau de ces taux. Si le taux de transport de l'Est à Vancouver était, disons, de \$1, celui de transport à destination de tout point intermédiaire ne pourrait dépasser \$1.33. Actuellement, sous le régime des taux transcontinentaux, le transport jusqu'à Vancouver en vertu des tarifs dits de concurrence par eau coûte beaucoup moins que le transport jusqu'à des points de l'Ouest.

L'hon. M. CAMPBELL: Est-ce parce que les chemins de fer ne sont pas tenus d'accorder des taux de concurrence aux points intermédiaires?

M. FILLMORE: Oui.

L'hon. M. CAMPBELL: Mais ils rendent en réalité les taux de concurrence dans la mesure où il y a divergence entre le taux de concurrence et le taux de base.

M. FILLMORE: Il en coûte moins d'expédier certaines marchandises via Vancouver à Edmonton, Calgary et leur région, que de les expédier directement de l'Est à ces localités.

L'hon. M. HORNER: Il est à coup sûr fort peu économique de les expédier sur une distance de 700 milles, puis de revenir dans le sens contraire.

L'hon. M. BAIRD: Parlez-vous de chargements complets seulement? D'après vous, il en coûte une surcharge de 33 p. 100 pour expédier des marchandises de Winnipeg à Vancouver, puis en sens contraire à un point intermédiaire.

M. FILLMORE: Non, la majoration ne s'appliquerait pas aux chargements faits de Winnipeg. De l'Est au littoral du Pacifique s'appliquent les tarifs dits transcontinentaux, que les chemins de fer sont obligés, selon eux, de mettre en vigueur pour soutenir la concurrence des compagnies maritimes dont les navires passent par le canal de Panama, concurrence qui influe dans une certaine mesure sur le trafic en provenance de l'Est du Canada comme de l'Angleterre.

L'hon. M. REID: N'est-il pas vrai que quelques-uns des taux que vous venez de mentionner ont embrouillé toute la situation ferroviaire au Canada? Il me semble que les dispositions en question sont établies afin de faire disparaître tout cela. Il s'agit des services de camionnage, assurés lorsqu'il n'existe pas de taux direct. Ces services font un prix uniforme par mille. Toute cette affaire a si bien embrouillé la situation ferroviaire que personne ne peut plus s'y retrouver. Il est possible, par exemple, d'expédier des marchandises à Vancouver, puis en sens inverse à Edmonton, à meilleur marché qu'il n'en coûte pour les expédier directement à Edmonton. C'est ce que prouvent les chiffres de votre tableau, ou à peu près.

M. FILLMORE: Ce tableau révèle simplement l'état actuel de la concurrence que se font une industrie de Montréal et de Toronto, d'une part, et une de Winnipeg, d'autre part pour capturer les marchés de l'Ouest. Il révèle simplement que, dans la situation actuelle, nous continuons à souffrir d'un léger handicap. Nous chercherons plus tard à montrer ce qu'il arriverait si la règle de $1\frac{1}{3}$ était appliquée.

L'hon. M. KINLEY: Ne croyez-vous pas que les taux de ce tableau sont fort naturels?

M. FILLMORE: Oui. Nos récriminations ne portent pas là-dessus. Nous nous bornons à prier qu'on n'empire pas la situation.

L'hon. M. KINLEY: Winnipeg est un centre de distribution et vous voulez que la ville conserve les avantages dont elle jouit à ce titre.

M. FILLMORE: Il est naturel que la ville veuille rester le centre de distribution et de fabrication qu'elle est actuellement. Mais nous nous opposons à ce que l'adoption du bill empire sa situation.

L'hon. M. KINLEY: Qu'en est-il de l'acier?

M. FILLMORE: Prenons comme exemple *The Manitoba Bridge and Iron Works*. Où cette compagnie achète-t-elle son fer et son acier?

M. STECHISHIN: A Hamilton (Ontario).

L'hon. M. CAMPBELL: Pour répondre à votre question, sénateur Kinley, je dirai que votre raisonnement a éclairci très bien la situation. Si je l'ai bien saisi, vous soutenez que le régime tarifaire actuel maintient Winnipeg dans une situation nettement défavorable par rapport aux fabriques en activité à Montréal, Toronto et dans les provinces Centrales. Cependant, vos entreprises ont pu continuer à faire des affaires.

M. FILLMORE: Oui.

L'hon. M. CAMPBELL: Mais l'application du nouveau régime tarifaire imposerait à vos entreprises un fardeau si lourd qu'elles seraient obligées de fermer leurs portes?

M. FILLMORE: Parfaitement. Nous ne récriminons pas contre le *statu quo*, mais nous craignons ce qui pourrait arriver.

L'hon. M. BAIRD: C'est l'article 332A qui vous cause des cauchemars, ou quoi?

M. FILLMORE: Oui, et aussi l'article 332B.

L'hon. M. KINLEY: Êtes-vous le moins avantageés par les taux mis sur d'autres produits, pas ceux mis sur l'acier, qui ne vous concernent pas, mais sur quelque autre produit qui vous procure un avantage que vous pourriez perdre?

M. FILLMORE: Monsieur le sénateur, les taux imposés sur l'acier nous touchent, car Winnipeg a de grandes fabriques de fer et d'acier qui emploient des milliers de personnes.

L'hon. M. KINLEY: Mais vous n'avez pas de laminerie là-bas?

M. FILLMORE: Si, il y en a une à Selkirk.

L'hon. M. HAIG: Elle emploie quatre ou cinq cents personnes.

M. FILLMORE: Nos grandes fonderies et aciéries donnent de l'emploi à beaucoup de gens. La *Manitoba Bridge* en emploie six ou sept cents.

L'hon. M. KINLEY: Il est entendu qu'en matière de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, le transport en direction de l'est coûte beaucoup moins que celui en direction de l'ouest. Tenez-vous aussi à ce que des taux plus élevés soient imposés à l'Est, pour protéger l'industrie de l'Ouest?

M. FILLMORE: Il n'est pas question de la situation existant dans les provinces Maritimes. Je ne suis pas sûr de comprendre votre question, monsieur le sénateur, mais le relèvement des taux de transport de l'est à l'ouest établirait une sorte de tarif dont l'effet serait que les fabricants de l'Est auraient plus de peine à soutenir la concurrence de ceux de l'Ouest. D'autre part, l'effet d'un abaissement de ces mêmes taux serait que les fabricants de l'Est auraient plus de facilité à soutenir la concurrence de ceux de l'Ouest.

L'hon. M. REID: En Colombie-Britannique, certains petits industriels voudraient que des tarifs plus élevés soient fixés, afin d'obtenir une sorte de protection tarifaire, mais dans l'intérêt public nous nous opposons à cette mesure.

M. FILLMORE: Il est impossible de satisfaire tout le monde.

L'hon. M. KINLEY: Beaucoup dépend du fait de savoir si les produits primaires proviennent de la région en cause.

M. FILLMORE: Oui. En 1947, le Manitoba a extrait du fer et fabriqué des produits en fer d'une valeur brute de \$55,595,719.

Le PRÉSIDENT: Est-ce au sujet de l'article 332B que vous parlez maintenant, monsieur Fillmore?

M. FILLMORE: Oui. Il y est prévu que les taux de transport de l'Est à tout point intermédiaire entre l'Est et le littoral du Pacifique ne doivent pas excéder de plus d'un tiers les taux transcontinentaux. Les taux de transport jusqu'à Winnipeg resteraient tels quels, mais ceux de transport jusqu'à l'ouest du Manitoba seraient réduits. Je vous lirai maintenant un extrait de notre mémoire, à la page 10.

Si l'article 332B est adopté dans son état actuel, sans augmentation des taux transcontinentaux, les chiffres suivants devraient remplacer ceux donnés dans l'exemple ci-dessus:

— A —

	Winnipeg	Portage	Yorkton	Saskatoon	Edmonton	Waterways
Expédié à Winnipeg	\$1.53	\$1.53	\$1.53	\$1.53	\$1.53	\$1.53
Expédié de Winnipeg	—	0.28	0.63	0.93	1.32	1.76
Prix établi	\$1.53	\$1.81	\$2.16	\$2.46	\$2.85	\$3.29
Expédié de Montréal	1.53	1.53	1.53	1.53	1.53	1.53
A payer par Winnipeg	—	0.28	0.63	0.93	1.32	1.76
Payé maintenant par Winnipeg	—	0.18	0.16	0.15	0.65	0.45
Surcharge pour Winnipeg	—	0.10	0.47	0.78	0.67	1.31

Je demanderai à M. Stechishin d'expliquer comment ce taux de \$1.53 est obtenu.

M. STECHISHIN: On prend le taux transcontinental de base de \$1.15 et on l'augmente d'un tiers.

L'hon. M. REID: Les taux de transport en direction de l'est, de Winnipeg à Montréal et Toronto, sont-ils les mêmes?

M. STECHISHIN: Non, pas toujours. Ils pourraient être plus élevés.

M. FILLMORE: Les tarifs transcontinentaux sont ceux que la concurrence oblige d'imposer sur les marchandises transportées de l'est au littoral occidental.

L'hon. M. REID: Êtes-vous opposés à l'abaissement des tarifs?

M. FILLMORE: Nous sommes opposés à l'article 332B proposé.

L'hon. M. REID: Je ne saisis pas. Êtes-vous opposés à l'abaissement des tarifs?

M. FILMORE: Oui, s'il est obtenu par cette méthode, en vertu de l'article 332B. Les tarifs en question ne s'appliqueraient qu'à un petit nombre de produits et ne rapporteraient qu'une faible proportion du total des recettes ferroviaires. Leur but est simplement d'établir des taux égaux à ceux de transport maritime, qui s'appliquent à un nombre plutôt restreint de produits. Voici ce que nous tenons à faire ressortir: l'application de la règle de $1\frac{1}{2}$ aggraverait encore les désavantages dont Winnipeg souffre actuellement. En effet, l'expéditeur de Winnipeg, au lieu d'avoir à payer l'écart entre les taux mentionnés dans le premier des deux tableaux, écart qu'il peut actuellement acquitter, devrait payer les surcharges indiquées dans le second, savoir, 10 cents pour le transport de Winnipeg à Portage, 47 cents jusqu'à Yorkton, 78 cents jusqu'à Saskatoon, 67 cents jusqu'à Edmonton et \$1.31 jusqu'à Waterways.

L'hon. M. REID: Le premier tableau indique que le taux de transport jusqu'à Winnipeg est de \$1.64, mais vous dites que le taux, une fois l'article 332B appliqué, serait de \$1.53. C'est là un taux plus bas et c'est la première fois que j'ai entendu une personne étrangère aux affaires ferroviaires protester contre un projet de réduction de tarifs-marchandises.

M. STECHISHIN: L'important n'est pas la réduction des taux, mais leurs rapports mutuels. Nous estimons que le changement proposé ferait plus qu'annihiler l'avantage que nous tirerions de cette réduction.

L'hon. M. REID: D'après vos propres chiffres, l'expéditeur de Winnipeg paie actuellement un taux de \$1.64 sur les marchandises de sixième classe qui lui sont envoyées de l'Est, mais le nouveau taux proposé ne serait que de \$1.53, ce qui constitue une réduction.

M. STECHISHIN: L'essentiel pour nous, monsieur le sénateur, c'est le rapport entre les taux. La soi-disant réduction ne signifierait rien, car les chemins de fer, à moins de toucher des recettes suffisantes, réclameraient une nouvelle augmentation proportionnelle, ce qui dérangerait les rapports entre les taux.

L'hon. M. HORNER: N'y a-t-il pas des taux directs accordés sur les marchandises expédiées de l'Est à l'état brut, puis ouvrées à Winnipeg, puis expédiées aux cultivateurs.

M. STECHISHIN: Non.

L'hon. M. HORNER: Il y a des taux directs en faveur des minotiers.

L'hon. M. BAIRD: Ils jouissent d'un privilège.

L'hon. M. HAIG: Le taux spécial qui leur est accordé vise à fournir une aide aux cultivateurs.

M. FILLMORE: Je reviens à la page 10 du mémoire.

Ces tableaux prouvent que le tort subi par l'expéditeur de Winnipeg s'aggraverait au fur et à mesure que la distance augmente à partir de Winnipeg.

L'hon. M. HORNER: Sans doute. Il est facile de comprendre pourquoi l'expéditeur de Winnipeg s'inquiète de ce qu'aucun privilège n'est accordé en matière de produits ouvrés.

M. FILLMORE: Les chemins de fer font payer un taux uniforme direct de \$1.53, pour le transport jusqu'à Winnipeg, Edmonton et Waterways, situé à 500 milles au nord d'Edmonton.

L'hon. M. HORNER: Quel serait donc le taux de transport à partir de Winnipeg après l'adoption du nouvel article?

M. FILLMORE: Il est indiqué à la page 10.

L'hon. M. HORNER: Oui, il figure au tableau de cette page.

M. FILLMORE: La 2e ligne donne le montant qu'il faudrait ajouter à \$1.53.

Veillez remarquer que l'article 332B n'imposerait pas de maximum sur les taux de transport effectué au sein du territoire intermédiaire, si bien que dans ce cas comme dans d'autres, il en coûterait 15 p. 100 de plus pour expédier des marchandises de Winnipeg à Waterways (Alberta) que de Montréal à Waterways, bien que la concurrence de Vancouver ne se fasse sentir ni à Winnipeg ni à Waterways. Nous supposons que c'est là le résultat d'une omission involontaire des rédacteurs du bill.

La plupart de nos craintes seraient dissipées si, comme nous le proposons, un alinéa stipulant une réserve était ajouté à l'article 332A et si l'obligation prévue dans l'article 332B était modifiée de manière à laisser à la Commission un certain pouvoir discrétionnaire d'établir un rapport entre les taux du territoire intermédiaire et les taux normaux, selon que les circonstances pourraient le justifier.

La règle de $1\frac{1}{3}$ est somme toute artificielle. Autant que nous sachions, il se pourrait que la règle de $1\frac{1}{2}$ ou celle de $1\frac{1}{4}$ soient tout aussi raisonnables ou déraisonnables.

Le PRÉSIDENT: A en croire le rapport de la Commission Turgeon, ce sont ses membres eux-mêmes qui auraient conçu l'idée de cette règle.

M. FILLMORE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Autrement dit, ils n'ont entendu aucun témoin déposant pour ou contre cette règle et personne jusqu'ici n'a eu l'occasion de protester contre l'effet qu'elle aurait.

M. FILLMORE: C'est ce que nous croyons savoir. C'est l'une des propositions présentées par des personnes de l'extérieur et nous ignorons pourquoi la règle est de $1\frac{1}{3}$ au lieu de $1\frac{1}{2}$ ou $1\frac{1}{4}$.

Le PRÉSIDENT: C'est la première occasion de parler de l'effet de cette règle, donnée à vous ou à n'importe qui.

M. FILLMORE: Oui monsieur.

La disposition compensatrice du bill, en ce qui touche Winnipeg, est celle qui a trait à la subvention de 7 millions de dollars. Tout le monde est content de recevoir une subvention.

L'hon. M. REID: Pourquoi serait-ce une disposition compensatrice? Il s'agit là aussi d'un chiffre arbitraire.

M. FILLMORE: Ce montant qui serait remboursé nous satisferait.

L'hon. M. REID: Si ce paiement aboutissait à réduire les frais de transport de marchandises jusqu'à Winnipeg, ce serait parfait.

M. FILLMORE: Nous ignorons quels seraient les avantages de cette mesure. On est en train d'amender l'article en question, sauf erreur, et il serait peu judicieux, à notre avis, de formuler des observations là-dessus, à présent. Quoi qu'il en soit, nous ne voyons pas que cette subvention suffirait même de loin à neutraliser les désavantages dont souffrirait le Manitoba, probablement, par suite de l'adoption des articles 332A et 332B dans leur teneur actuelle.

En terminant, nous affirmons que nous ne demandons aucune faveur spéciale, mais nous tenons à n'être pas accablés de charges plus onéreuses, au profit d'autres régions. Sans être en principe ennemis de l'uniformité, nous craignons les résultats auxquels pourrait aboutir ce bill, s'il était voté dans sa teneur actuelle.

J'ai une proposition à formuler sur la manière possible d'amender l'article 332A.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, j'ai une proposition à faire à M. Fillmore, avant qu'il présente la sienne. Je me permets de la formuler, mais il n'est pas tenu de s'y rallier. Il y a quelques jours, comparaisait devant nous un représentant du Comité des transports des provinces Maritimes, en la personne de M. Smith, membre du barreau d'Halifax. Toute son argumentation était fondée sur la modification des deux articles proposés, 332A et 332B.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il a traité seulement de l'article 332A.

L'hon. M. HAIG: Selon lui, il n'avait pour le moment aucun amendement à apporter à l'article 332A. J'ai fait remarquer à M. Smith la position prise par nous sur la question de l'amendement de cet article. Je lui ai rappelé qu'il est au courant de la loi des chemins de fer et de l'effet que cet article aurait sur les provinces Maritimes. Puis je lui ai demandé: "Quel amendement proposez-vous?"

M. Fillmore, je suppose, est maintenant prêt à nous présenter sa proposition relative à l'amendement des deux articles. Mais je crois qu'il devrait auparavant s'aboucher avec M. Smith et tous deux devraient nous présenter un amendement élaboré de concert. La thèse de M. Fillmore ressemble beaucoup à celle de M. Smith, si elle n'est pas la même, et je crois qu'ils devraient chercher à se mettre d'accord sur un amendement, ce qui nous serait d'un grand secours.

M. FILLMORE: Monsieur le sénateur Haig, je pourrais exposer mes idées au Comité, puis je parlerai à M. Smith. J'ignore si nous parviendrons à nous entendre.

L'hon. M. HAIG: Ce sera parfait.

M. FILLMORE: Veuillez, messieurs, vous reporter au paragraphe (4) de l'article 332A. au haut de la page 6 du bill, paragraphe qui débute par les mots suivants:

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...

Je propose que l'alinéa f) actuel devienne l'alinéa g) et soit inséré à la fin de l'article, puis qu'on ajoute l'alinéa f) suivant:

Ou dans le cas où la Commission juge qu'une exception de l'application du présent article s'impose, compte tenu de son effet sur des industries établies et sur des pratiques commerciales et marchandes;

Ces termes sont presque mot pour mot ceux employés par les membres de la Commission royale en discutant cette question et en rédigeant le chapitre de la péréquation contenu dans le rapport.

Le paragraphe (4) amendé se lirait donc comme il suit:

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 de—

Puis les alinéas a), b), c), d) et e) seraient omis. Viendrait ensuite l'alinéa f) suivant:

f) Ou dans le cas où la Commission juge qu'une exception de l'application du présent article s'impose, compte tenu de son effet sur des industries établies et sur des pratiques commerciales et marchandes;

L'hon. M. REID: Êtes-vous sûrs que cet alinéa vous permettrait de sauvegarder vos intérêts devant la Commission?

M. FILLMORE: Peut-être que non.

L'hon. M. REID: Je l'ignore.

M. FILLMORE: Je serais heureux de recevoir une proposition qui nous offrirait une meilleure protection.

Maintenant, messieurs, sans vouloir abuser de votre temps, j'ai une autre proposition semblable à présenter. L'avocat de la Compagnie du Pacifique-Canadien en a présenté une autre, que vous trouverez à la fin des Témoignages du Comité spécial des chemins de fer, de la Chambre des communes, fascicule n° 2, mercredi 7 novembre 1951.

Je dois dire que la proposition du Pacifique-Canadien me satisfait et que je la préfère à la teneur actuelle de l'article 332A. Bien que je ne m'intéresse guère à cette compagnie, que j'ai combattue devant divers tribunaux comme représentant de la municipalité de Winnipeg, je me rends compte que ce projet a été rédigé par un homme qui s'y connaît en matière de législation ferroviaire. Non seulement la compagnie connaît la législation ferroviaire, mais encore elle l'utilise en pratique. Elle a une certaine connaissance pratique de ses effets et de son application. Elle peut se rendre compte, bien mieux que même les commissaires qui formaient la Commission royale, de l'effet violent que l'article 332A exercerait sur la loi actuelle. En outre, tout ce qui est rédigé par un avocat spécialiste en cette matière m'inspire un grand respect. Je pense donc que l'adoption de l'article amendé comme le propose le Pacifique-Canadien n'aboutirait pas à le faire entrer en conflit avec d'autres articles de la loi, comme il pourrait arriver si l'article était adopté dans sa teneur actuelle. Je vous donnerai maintenant lecture de la proposition figurant à la page que j'ai dite:

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 peut le juger bon.

Afin qu'ils soient consignés au compte rendu, je vous donnerai lecture des commentaires que j'ai à formuler au sujet de l'article proposé par le Pacifique-Canadien.

L'hon. M. CAMPBELL: Puis-je vous interrompre, monsieur Fillmore? N'est-il pas vrai que votre amendement, aussi bien que celui proposé par le Pacifique-Canadien, laisserait toute latitude à la Commission des chemins de fer et ne la lierait pas par des dispositions déterminées?

M. FILLMORE: Ma proposition se borne à tenir compte des rapports de concurrence, des pratiques commerciales et ainsi de suite.

L'hon. M. CAMPBELL: Qui resteraient du ressort de la Commission?

M. FILLMORE: Oui, ces choses resteraient du ressort de la Commission, en tout cas. Je vous donnerai lecture de mes commentaires sur le projet du Pacifique-Canadien, afin qu'ils figurent au compte rendu:

Voici les raisons pour lesquelles les paragraphes (1) et (2) de l'article 332A proposé, rédigés par l'avocat du Pacifique-Canadien, sont préférables à mon sens:

Elles n'entrent pas en conflit direct avec les autres articles de la loi qui établissent et qui régissent les tarifs, par exemple, les articles 314 à 325. Une fois l'article 332A adopté dans son texte actuel, il serait impossible de dire exactement jusqu'à quel point il l'emporterait sur ces autres articles ou si la Commission conserverait l'un des pouvoirs ou quels pouvoirs qui lui sont conférés par la loi actuelle. Ce projet du Pacifique-Canadien ne soulève pas de conflit et d'équivoque à cet égard, mais il donne à la Commission tous pouvoirs et directives requis pour établir et élaborer des tarifs uniformes, sans faire violence aux autres articles de la loi.

Dans cette proposition, vous trouverez l'expression "bien que ne constituant pas une disparité injuste au sens de l'article 314"; si l'on a inséré ces mots, c'est parce que l'article 314 ne donne à la Commission le droit ni de réglementer ni de modifier des taux à la demande de l'expéditeur ou d'un tiers parti, à moins que l'un ou l'autre ne puisse prouver l'existence d'une disparité injuste. La proposition contient aussi les mots "en tenant compte de tous les intérêts légitimes en présence", mots qui se retrouvent à l'article 322 et qui sont employés par la Commission royale elle-même, dans son rapport, paragraphe 11, page 142:

11. Quand une péréquation uniforme des échelles de tarifs par catégories et de tarifs de 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 cela pourra se faire, en tenant compte de tous les intérêts en cause.

Voilà qui laisserait également à la Commission une certaine latitude pour se conformer à la recommandation exposée à la page 141 dudit rapport et qui a trait au but visé de la péréquation. Cette recommandation se trouve déjà dans notre mémoire, qui contient ces deux phrases:

De nombreux problèmes sérieux sont soulevés, à coup sûr, par exemple la question de l'effet que les propositions pourraient avoir sur les recettes des chemins de fer, les industries établies et les pratiques commerciales et marchandes, toutes choses de première importance.

J'en reviens au projet du Pacifique-Canadien. A propos du paragraphe (2), vous remarquerez les mots "une échelle ou des échelles uniformes". Les mots "ou des échelles" sont ceux qui méritent d'être soulignés à l'alinéa a). En effet, en effectuant la politique de péréquation exposée au paragraphe précédent, la Commission pourrait constater qu'il lui est impossible d'appliquer obligatoirement une seule échelle de taux par mille dans tout le Canada, quel que soit le nombre de milles, sans troubler profondément l'économie du pays.

Le PRÉSIDENT: Un amendement de ce genre répondrait à l'objection des provinces Maritimes, je suppose?

M. FILLMORE: Je l'ignore, mais je suppose que oui. Je ne veux pas être leur porte-parole. Je n'ai pas entendu leur exposé.

Il se pourrait fort bien, par exemple, qu'on établisse une seule échelle applicable dans l'Ouest, dans l'Est et dans les provinces Maritimes, mais qu'il faille appliquer une échelle différente au trafic entre ces régions. Il va de soi que cette échelle différente ne pourrait causer aucun tort, car toutes ces régions y gagneraient.

C'est pourquoi j'ai une grande admiration pour le nouvel article rédigé par l'avocat du Pacifique-Canadien. Il est dû à des hommes pratiques et il enjoint expressément à la Commission d'établir l'uniformité dans la mesure où la chose est raisonnablement praticable, et cependant il permet de sauvegarder tous les intérêts légitimes.

L'hon. M. KINLEY: Vous n'avez rien dit du trafic provincial par camion. N'est-ce pas là une protection contre des tarifs-marchandises excessifs ou contre des mesures arbitraires des chemins de fer au Manitoba?

M. FILLMORE: C'est là naturellement une question différente, monsieur le sénateur. Il est permis aux chemins de fer de soutenir la concurrence dans les provinces Centrales et dans l'Ouest, s'ils le veulent. Ils peuvent fixer des tarifs concurrentiels et il va de soi qu'ils le font souvent. Cependant, la concurrence du camion n'entre pas du tout en jeu, à ce que je peux voir.

L'hon. M. KINLEY: Mais d'après le rapport de la Commission royale, la concurrence routière explique réellement les taux peu élevés de transport des marchandises dans les provinces Centrales. Si donc cette concurrence s'intensifie en même temps que l'état des routes s'améliore, il me paraît que des services de camionnage plus développés sauvegardent grandement les intérêts de Winnipeg, comme centre de distribution.

M. FILLMORE: Les nombreuses entreprises de camionnage que nous avons causent du tort aux chemins de fer. La concurrence de ces entreprises cause de très graves difficultés à ces derniers. Nous le comprenons tous, car ce sont les camionneurs qui prennent les marchandises transportées dans la région, font les meilleures recettes et utilisent les routes publiques.

L'hon. M. KINLEY: La concurrence est l'âme du commerce. Elle vous protège.

M. FILLMORE: A mon avis, cette question n'entre pas en jeu, vu que le paragraphe (4) excepte les taux de concurrence. L'article 332A ne vise pas à empêcher les chemins de fer à mettre en vigueur des taux de concurrence.

L'hon. M. KINLEY: Comment cela affecte-t-il les taux de messageries? Les compagnies de messageries transportent aujourd'hui un énorme volume de marchandises. C'est comme la poste par avion surajoutée à la poste ordinaire.

M. FILLMORE: Le bill ne dit rien des taux de messageries, je crois.

L'hon. M. KINLEY: Ces taux sont-ils du ressort de la Commission?

M. FILLMORE: Oui, je le pense.

L'hon. M. REID: Il serait bon, à mon avis, que le Comité découvre quel serait l'effet de la proposition sur les articles 314 à 325.

M. FILLMORE: Ce n'est pas mon affaire, mais avant d'étudier la question à fond, je voudrais que l'homme le plus compétent du ministère de la Justice me dise quel effet l'article 332A, s'il était adopté dans sa teneur actuelle, aurait sur les articles de la loi en vigueur, et si la Commission pourrait tenir compte de l'un des éléments de tarification dont elle avait tenu compte jusqu'ici.

L'hon. M. REID: J'attire l'attention sur l'une des remarques présentées par vous au début de votre exposé. Vous avez dit que "les distributeurs et les manufacturiers manitobains subissent encore les effets désastreux de l'ouverture du canal de Panama il y a près de quarante ans". Je vous dirai que, lors de l'ouverture de ce canal, les provinces des Prairies ont retiré leurs plus gros bénéfices du commerce du blé et des grains. En quoi cette ouverture leur a-t-elle été néfaste? Le Manitoba en a certainement profité.

M. FILLMORE: Je me bornerai à répondre que Winnipeg, à ses débuts, était appelée la Porte de l'Ouest et qu'elle était un grand centre de distribution. Une fois le canal ouvert, son importance à ce titre s'est graduellement affaiblie.

L'hon. M. HORNER: Des armateurs de Montréal ont dit que, la zone du canal de Panama étant trop chaude, le blé ne pouvait être expédié par cette voie. Le plus gros du blé du Manitoba descend par la voie des Grands lacs. Une petite quantité en est transportée par le canal de Panama, mais c'est en vérité l'affaire de chaque partie du pays.

L'hon. M. KINLEY: Monsieur le président, selon M. Fillmore, Winnipeg jouit d'un avantage géographique naturel, supérieur à celui d'autres villes de l'Ouest, avantage qui mérite d'être sauvegardé. Faut-il s'attendre à ce que l'adoption du bill dans sa teneur actuelle augmenterait l'avantage d'une ou de plusieurs villes de l'Ouest, par rapport à celui de Winnipeg?

M. FILLMORE: La chose dont nous tenons compte, c'est que Winnipeg est située à 425 milles de la tête des Grands lacs, juste à l'entrée des provinces des Prairies, ce que nous estimons être le lieu naturel des arrivages provenant de l'Est et devant être distribués de nouveau. Il nous paraît aussi qu'il est naturel que les matières premières à ouvrir puis à revendre dans l'Ouest y arrivent.

L'hon. M. KINLEY: Puis M. Fillmore a déclaré: "Nous devons même maintenant absorber une partie des frais de presque tous les envois que nous effectuons pour soutenir la concurrence de l'Est, car le taux de parcours direct est inférieur à la somme du taux de Winnipeg et du taux des envois au delà de Winnipeg?" Qu'avez-vous à redire à cela?

M. FILLMORE: Rien, monsieur. D'après la tarification établie, il y a un taux fixé, par exemple, sur les marchandises expédiées jusqu'à Winnipeg, auquel s'ajoute un autre taux fixé sur celles expédiées à l'ouest de Winnipeg, mais le taux direct de transport de l'est à l'ouest de cette ville est un peu inférieur au total des deux premiers taux.

L'hon. M. KINLEY: Cela va sans dire.

M. FILLMORE: Ce n'est pas à ce sujet que nous récriminons.

L'hon. M. CAMPBELL: Cependant, soit dit pour élucider la question du sénateur Kinley, vous avez fait ressortir que vous souffrez de ce désavantage actuel, mais que la nouvelle proposition irait, dans son application, jusqu'à neutraliser l'effet de la politique de péréquation qui est le fondement même du bill. N'est-ce pas vrai?

M. FILLMORE: Il est évident que l'article 332B anéantirait le principe de la péréquation, mais quant à savoir si l'article 332A l'anéantirait, tout dépendrait de la manière de mettre en vigueur cet article. S'il était appliqué exactement comme les chemins de fer le proposent dans leur étude, Winnipeg en souffrirait.

L'hon. M. KINLEY: Quel est à votre avis le sens de la péréquation, compte tenu des réserves relatives aux taux sur un produit désigné, aux taux de catégorie et autres? Qu'est-ce que tout cela signifie, en somme?

M. FILLMORE: Je peux vous fournir quelques-unes des proportions. Les marchandises transportées actuellement aux taux de la classe des tarifs-types forment, je crois, seulement, 10 p. 100 du total. Celles transportées aux taux sur un produit désigné, qui seraient de même modifiés, forment une bien plus forte proportion du total.

L'hon. M. KINLEY: Ces derniers sont des taux inférieurs?

M. FILLMORE: Oui, inférieurs aux taux de catégorie, mais ils seraient uniformisés en vertu du même principe. Une très grande partie du trafic, surtout celui qui circule entre l'Est et l'Ouest, est assujéti aux taux de la classe des tarifs-types et aux taux sur un produit désigné, une partie plus grande que celle du trafic circulant à ces mêmes taux entre toute autre partie du pays.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, je propose au Comité de s'ajourner.

Le PRÉSIDENT: Auparavant, je remercie sincèrement, au nom du Comité, MM. Fillmore et Stechishin de la très claire expression de leur pensée.

L'hon. M. HAIG: Quand le Comité se réunira-t-il de nouveau?

Le PRÉSIDENT: Je l'ignore encore. Nous nous tenons plus ou moins prêts à entendre tout témoin comparaisant devant le comité des chemins de fer, à la Chambre des communes, et qui voudrait comparaître devant nous. Je m'adresserai à M. Cleaver, président de ce comité, pour savoir si l'un de ces témoins désire comparaître devant nous.

L'hon. M. KINLEY: Monsieur le président, n'estimez-vous pas qu'il serait à notre avantage d'entendre ce que les autorités ferroviaires et le gouvernement ont à dire, afin que nous sachions ce qui a motivé ce bill?

L'hon. M. BAIRD: C'est évidemment pour augmenter les tarifs.

L'hon. M. KINLEY: J'aimerais qu'on me dise pourquoi ce bill est présenté.

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, je propose au Comité de s'ajourner, pour reprendre ses délibérations à la discrétion du président.

La proposition ayant été acceptée, le Comité s'ajourne pour reprendre ses délibérations à la discrétion du président.

1951

SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DU

Transport et des Communications

♦ Rapport de la Commission royale des transports.

Fascicule n° 3

SÉANCE DU JEUDI 22 NOVEMBRE 1951

L'honorable Adrian K. Hugessen, président.

TÉMOINS

M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat général du Pacifique-Canadien, et M. C. E. Jefferson, vice-président du trafic du Pacifique-Canadien.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1952

COMITÉ PERMANENT
DU
TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS

L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN, *président*

Les honorables sénateurs:

Aseltine	Horner
Baird	Hugessen
Campbell	Kinley
Davis	McLean
Dessureault	Nicol
Gershaw	Paterson
Grant	Raymond
*Haig	*Robertson
Hawkins	Reid
Hayden	

*Membres ex-officio.

ORDRE DE RENVOI

EXTRAIT des *Procès-verbaux du Sénat*, du vendredi 19 octobre 1951.

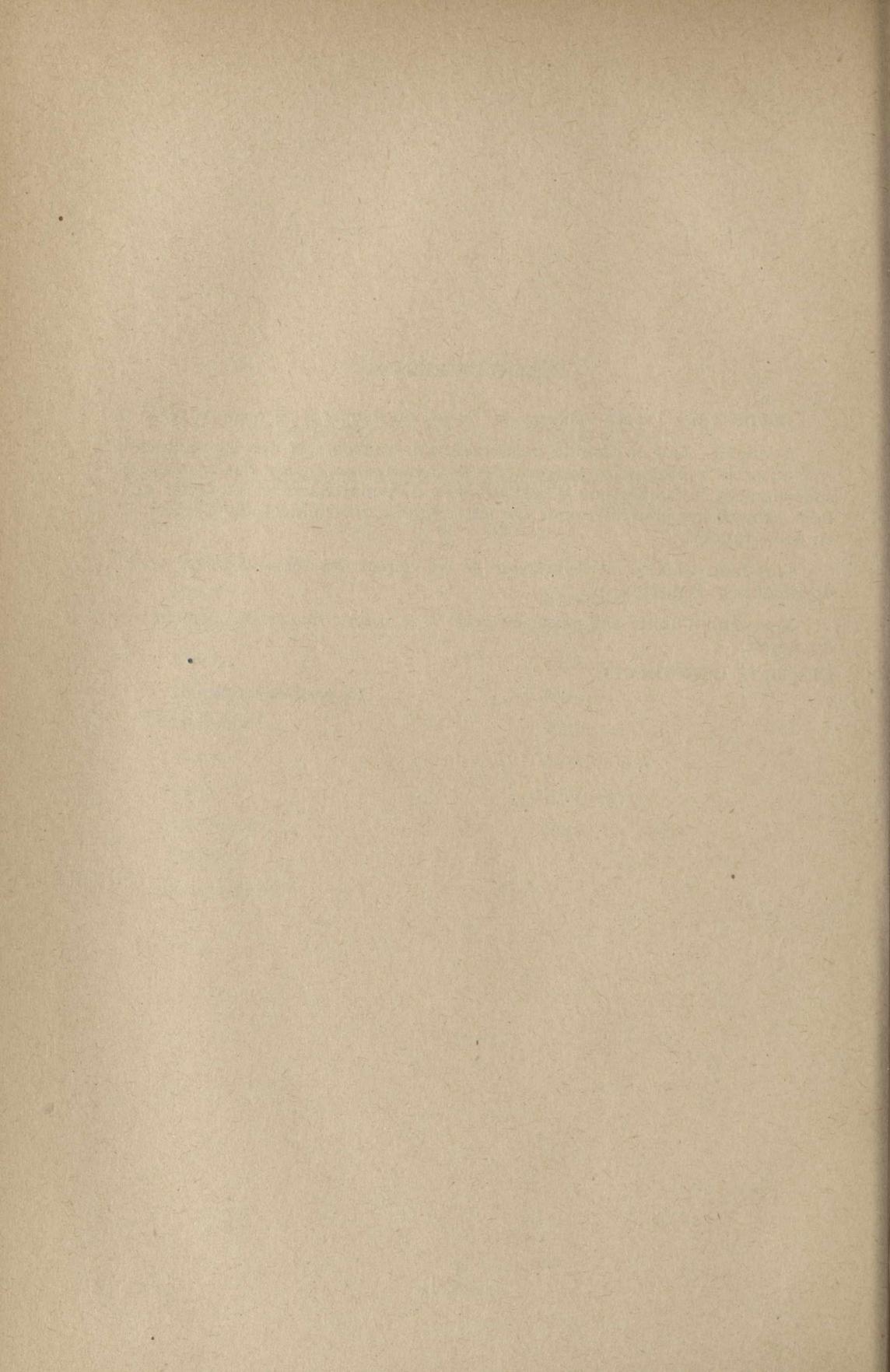
Ordonné,—Que le Comité permanent du transport et des communications soit autorisé à étudier le rapport de la Commission royale des transports et spécialement la proposition d'égaliser les tarifs-marchandises et l'effet qu'une telle proposition pourrait avoir sur des régions déterminées du Canada; et à en faire rapport.

Que ledit Comité ait le pouvoir de convoquer des témoins et de produire documents et registres.

Que ledit Comité soit aussi autorisé à se réunir durant les ajournements du Sénat.

CERTIFIÉ CONFORME.

Le greffier du Sénat,
L. C. MOYER.



PROCÈS-VERBAL

JEUDI, 15 novembre 1951.

Conformément à l'ajournement et à l'avis de convocation, le Comité permanent du transport et des communications se réunit à 11 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs: Hugessen, président; Baird, Campbell, Davis, Dessureault, Gershaw, Haig, Kinley, Nicol, Paterson et Reid—11.

Aussi présents: M. J. F. MacNeill, K.C., conseiller juridique et légiste parlementaire.

Les sténographes officiels du Sénat.

En conformité de l'Ordre de renvoi du vendredi 19 octobre 1951, le Comité reprend son étude du rapport de la Commission royale des transports.

M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat général du Pacifique-Canadien, et M. C. E. Jefferson, vice-président du trafic du Pacifique-Canadien, expriment leurs vues sur le rapport de la Commission royale des transports et en particulier sur la proposition tendant à égaliser les tarifs-marchandises et l'effet qu'une telle proposition pourrait avoir sur des régions déterminées du Canada.

A 1 heure de l'après-midi, le Comité suspend ses délibérations jusqu'à la fin de la séance du Sénat.

A 4 h. 15 de l'après-midi, le Comité reprend la séance.

Présents: Les honorables sénateurs: Hugessen, président; Aseltine, Baird, Campbell, Davis, Dessureault, Gershaw, Haig, Hawkins, Kinley, McLean, Peterson et Reid—13.

Aussi présents: M. J. F. MacNeill, K.C., conseiller juridique et légiste parlementaire. Les sténographes officiels du Sénat.

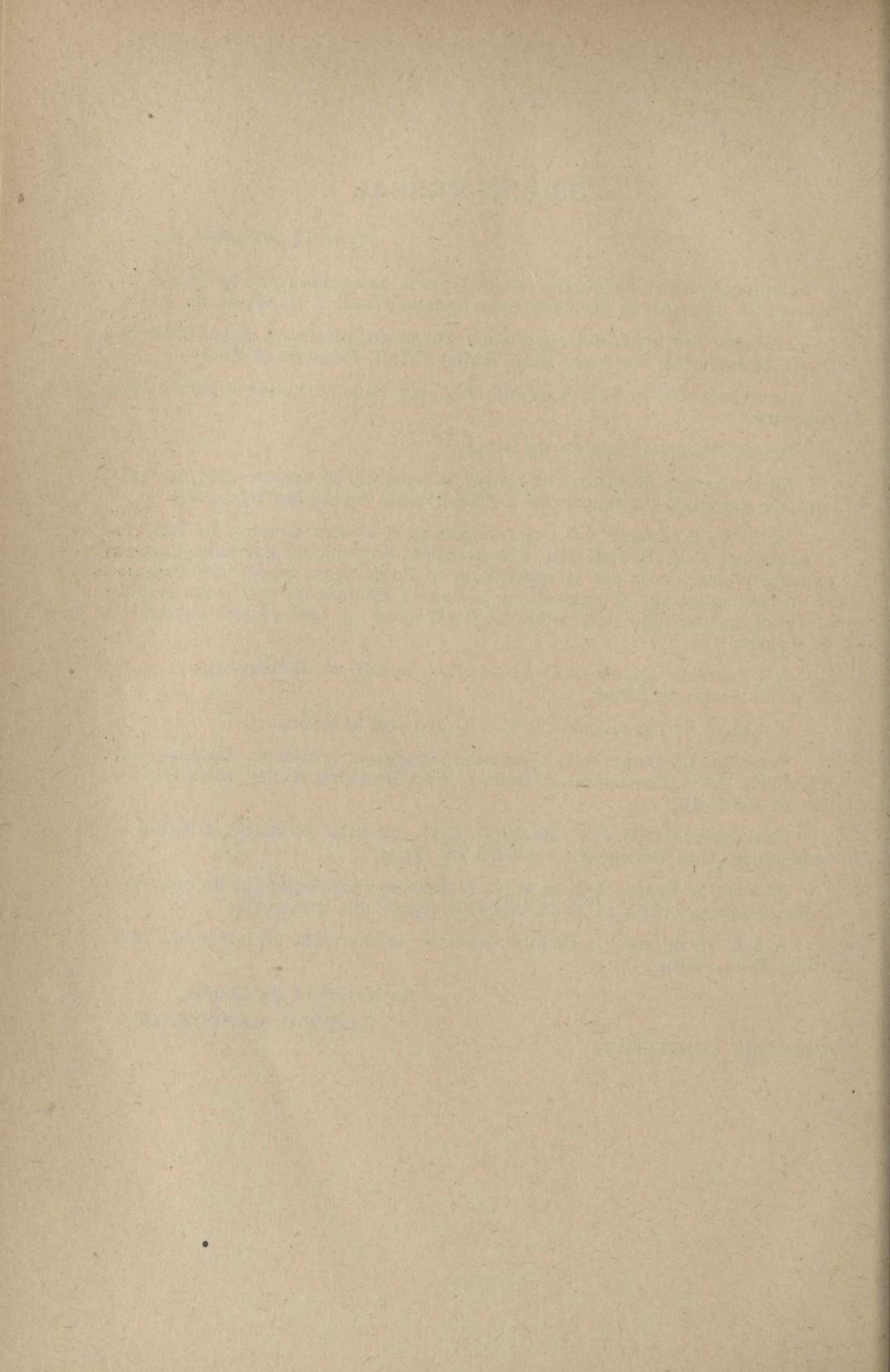
M. F. C. S. Evans, K.C., et M. C. E. Jefferson sont entendus de nouveau au sujet des propositions de la Commission royale des transports.

A 6 h. 15 du soir, le Comité s'ajourne au mercredi 28 novembre 1951 à 10 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,

JAMES D. MACDONALD.

CERTIFIÉ CONFORME



TÉMOIGNAGES

LE SÉNAT

OTTAWA, jeudi 15 novembre 1951.

Le Comité permanent du transport et des communications, qui a reçu l'autorisation d'étudier le rapport de la Commission royale des transports, se réunit à 11 heures du matin.

L'hon. M. HUGESSEN occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre et je sollicite votre attention. Avant d'attaquer la question qui doit faire l'objet des délibérations du Comité, je crois bon de vous faire remarquer que j'ai reçu une copie de la déclaration faite par la province du Manitoba à l'autre comité, par l'intermédiaire de son conseiller juridique, M. Shepard. Les représentants de cette province m'ont avisé qu'ils seront ici la semaine prochaine et qu'ils aimeraient à présenter au Comité les observations qu'ils ont déjà soumises au comité de la Chambre au nom de la province du Manitoba. Le Comité est-il d'avis que nous nous réunissions la semaine prochaine et que nous invitons la province du Manitoba à nous exposer ses vues?

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, étant du Manitoba, je serais enchanté d'entendre les observations de ma province. J'ai reçu une copie de son mémoire il y a quelque temps. Je crois que dans l'ensemble, les autorités provinciales approuvent les idées exprimées par la ville de Winnipeg, mais il est d'autres points au sujet desquels il conviendrait que nous connaissions leurs opinions. En général, elles paraissent approuver le projet de loi, sauf un article.

Le PRÉSIDENT: 332B?

L'hon. M. HAIG: Oui, 332A et 332B. Une combinaison des deux. Je crois que nous ferions mieux d'entendre les représentants de la province. Peut-être ne devrais-je pas ajouter ceci, mais à mon avis ils feraient bien d'abrèger leur exposé et de ne parler que des questions en litige; ceci nous aiderait plus que tout le reste. Comme je l'ai dit, ils s'entendent à peu près sur tous sur les autres points de la législation ferroviaire. Ils approuvent le principe de l'égalisation des taux. Je propose que nous les entendions.

L'hon. M. REID: Je crois, monsieur le président, que nous devrions les recevoir. Les délégations de trois ou quatre provinces se sont déjà annoncées. L'une d'elles, je le sais, vient de la Colombie-Britannique. Nous avons entendu les représentants des provinces Maritimes et de Terre-Neuve. Le Sénat se doit d'entendre la voix des provinces, et j'aimerais entendre celle du Manitoba et de la Colombie-Britannique. Après tout, les provinces sont importantes.

Le PRÉSIDENT: Si je comprends bien, le Comité est d'avis que nous invitons la province du Manitoba à nous envoyer ses représentants certain jour de la semaine prochaine.

L'hon. M. KINLEY: S'agit-il d'une invitation ou ont-ils demandé à venir?

Le PRÉSIDENT: Ils n'ont pas demandé à venir, ils ont dit qu'ils seraient prêts à se présenter devant le Comité.

L'hon. M. KINLEY: Alors, nous pourrions leur faire dire que nous serions heureux de les recevoir.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions peut-être inviter la Colombie-Britannique en même temps, pourvu que le Manitoba s'en tienne à un bref exposé.

L'hon. M. KINLEY: Laissons-lui plutôt carte blanche.

L'hon. M. DAVIS: Le jeudi 15 novembre, le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta ont été entendus le même jour, d'après le compte rendu que j'ai en main.

L'hon. M. REID: Si je me rappelle bien, la séance avait duré toute la journée cependant.

L'hon. M. HAIG: Je crois que le Manitoba tient beaucoup à se faire entendre, mais qu'il ne veut pas s'imposer. Comme le sénateur Reid, je suis d'avis que nous devrions recevoir ses représentants.

Le PRÉSIDENT: Plairait-il au Comité que le vice-président, le sénateur Kinley, et moi-même choissions une date la semaine prochaine pour entendre les représentants du Manitoba et peut-être ceux d'autres provinces.

L'hon. M. KINLEY: S'ils veulent venir.

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. DAVIS: Rien ne nous empêchera de siéger dans l'après-midi comme nous l'avons fait à l'autre endroit.

L'hon. M. HAIG: A mon avis, nous pourrions tout faire dans l'avant-midi.

L'hon. M. KINLEY: J'entends dire que le Comité de la Chambre aura terminé ce sujet la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: Afin d'épargner du temps nous pourrions faire circuler des copies du mémoire écrit du Manitoba avant la réunion de la semaine prochaine, de sorte que les représentants n'aient pas à nous le lire en entier et qu'ils soient prêts à répondre aux questions que nous aurons à poser sur ce que nous aurons lu.

L'hon. M. HAIG: Je propose que vous, monsieur le président, avec le vice-président, arrangiez cela comme il vous conviendra. Nous avons confiance en vous.

L'hon. M. PATERSON: N'êtes-vous pas d'avis que l'exposé de M. Fillmore englobe la question du Manitoba?

Le PRÉSIDENT: Pas entièrement, sénateur. Si je comprends bien, la ville de Winnipeg a critiqué l'article 332A que nous avons étudié l'autre jour.

L'hon. M. REID: Qui a une répercussion sur les industries du Manitoba.

Le PRÉSIDENT: Elle n'a pas formulé autant d'objections à l'article 332B que la province du Manitoba. Du moins, c'est ce que j'ai cru comprendre en lisant les observations faites à la Chambre des communes.

L'hon. M. HAIG: Naturellement, je prends la part de Winnipeg. Je viens de là, vous savez.

Le PRÉSIDENT: Nous avons entendu dire cela, sénateur!

L'hon. M. HAIG: Comme le sénateur Reid, je suis d'avis que nous devrions entendre les représentants du Manitoba.

L'hon. M. REID: Après tout, les représentants de Winnipeg s'intéressaient à certaines industries de Winnipeg.

L'hon. M. HAIG: C'est ce que nous avons fait dans le cas des provinces Maritimes. Nous avons reçu toutes les provinces ensemble et tout a très bien marché. Les provinces elles-mêmes avaient exprimé ce désir.

Le PRÉSIDENT: Je vais demander au secrétaire de distribuer le mémoire du Manitoba aux membres du Comité demain et après-demain afin que chacun ait la chance d'en prendre connaissance et que nous n'ayons pas à consacrer trop de temps à cette lecture lors de notre réunion de la semaine prochaine.

Alors, cette affaire est réglée. Ce matin, nous avons parmi nous les représentants du Pacifique-Canadien: M. F. C. S. Evans, K.C., vice-président et avocat général; M. K. D. M. Spence, avocat de la Commission; M. C. E. Jefferson, vice-président chargé du trafic. M. Evans, je crois, doit présenter le premier exposé au nom du Pacifique-Canadien et si vous êtes d'accord, je vais l'inviter à prendre la parole.

L'hon. M. REID: Le témoin doit-il parler au nom du Pacifique-Canadien ou au nom des deux chemins de fer? Il me semble que j'entends beaucoup plus d'observations de la part du Pacifique-Canadien que du National-Canadien, et je me demande comment ce dernier prend la chose.

Le PRÉSIDENT: Je crains, sénateur Reid, que vous ayez négligé vos devoirs à domicile, car si vous aviez lu les comptes rendus imprimés du Comité de la Chambre, vous auriez vu que sur certains points, le National-Canadien ne partage pas les vues du Pacifique-Canadien. Pour répondre directement à votre question, je vous dirai que M. Evans ne parlera qu'au nom du Pacifique-Canadien. N'est-ce pas?

M. EVANS: C'est bien cela, monsieur.

L'hon. M. CAMPBELL: Il se peut que le National-Canadien ne soit pas dans la même position que le Pacifique-Canadien pour faire des observations.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'à un certain point, oui. Leurs vues diffèrent par certains côtés.

L'hon. M. HAIG: Leurs positions diffèrent aussi. Rien ne sert de nous fermer les yeux et de nous faire croire qu'un des chemins de fer est contrôlé par le Gouvernement et que l'autre ne l'est pas. Si j'étais l'un des administrateurs du National-Canadien, je crois bien que je ne voudrais pas venir ici et entrer en discussion avec le gouvernement, même si je différais d'opinion.

L'hon. M. REID: Il n'existe aucune concurrence entre les deux chemins de fer. Ils ont signé un magnifique compromis.

L'hon. M. HAIG: Ce qui touche au Pacifique-Canadien intéresse aussi le National-Canadien. Il n'y a aucun doute à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Vais-je demander à M. Evans de prendre la parole?

M. F. C. S. EVANS, K.C.: Monsieur le président, honorables sénateurs, nous, les représentants du Pacifique-Canadien, apprécions hautement cette occasion qui nous est donnée de faire connaître nos vues sur le présent bill au comité de la Chambre Haute.

Ce projet de loi, selon moi, est peut-être la mesure ferroviaire la plus importante qui ait surgi depuis 1903, alors que la Commission des transports était établie pour régler les tarifs du rail. A cause de cela, et aussi parce que, à mon humble avis, les changements proposés dans le bill sont assez draconiens, j'espère que mes observations, qui ne partent pas entièrement d'un point de vue égoïste de la part des chemins de fer, entreront en ligne de compte lors de vos délibérations. J'aurais préféré une modification moins radicale de l'article qui traite des tarifs dans la présente Loi des chemins de fer. Toutefois, je ne prétends pas que ces articles ne doivent pas être rédigés de nouveau. Je veux tout simplement faire ressortir l'idée que bien que nous soutenions à bon droit que les tarifs ferroviaires ne constituent pas un fardeau aussi lourd que certains veulent le faire croire, nous ne pouvons oublier que les industries canadiennes doivent faire face à des coûts, non seulement de matières premières, de main-d'œuvre et autres frais divers, mais aussi à des frais de trans-

port, qui ne sont pas un élément négligeable dans l'industrie. Alors, quand nous avons exposé nos vues au comité de l'autre Chambre, et lorsque nous les exposons à votre Comité, c'est avec le vif désir de vous donner l'impression que nous ne sommes pas ici pour prendre partie pour l'une ou l'autre des régions au sujet desquelles des opinions divergentes ont été formulées. Nous ne disons pas que la Colombie-Britannique devrait avoir tel ou tel avantage, ni qu'on devrait accorder telle ou telle indemnité aux provinces Maritimes. A titre d'employés des chemins de fer qui possèdent une certaine expérience en matière de tarifs-marchandises, nous cherchons à obtenir des mesures législatives qui n'ajouteront pas aux difficultés déjà grandes que nous connaissons, et j'ose ajouter, aux amères controverses dont nous avons été témoins au sujet des tarifs ferroviaires. Je vais même me permettre une digression puisque l'honorable sénateur Reid m'y a fait penser. Le Pacifique-Canadien, en tant qu'entreprise privée, a toujours été placé au premier plan lors des discussions au sujet des tarifs, en particulier de celles de la Commission royale, parce qu'il est pour ainsi dire l'aune dont on se sert pour mesurer les tarifs. C'est-à-dire que les profits et les comptes du Pacifique-Canadien ont toujours été le point de mire puisque c'est sur eux et non sur les comptes du National-Canadien qu'on a basé les taux et l'échelle des taux.

Je désire ajouter que nous ne sommes pas ici pour critiquer les principes du bill sauf un, et c'est la disposition de l'article 332B qui traite des taux transcontinentaux de concurrence. Quant aux autres articles du bill auxquels nous avons proposé des amendements, je fais respectueusement observer que nous ne réclamons que ce qui, sans détruire le principe des recommandations de la Commission royale, atteindra son but en imposant le moins de restrictions à la Commission des transports et en occasionnant le moins de désorganisation possible. Il nous semble que dans des cas de ce genre, les dispositions générales de la loi qui accordent une certaine latitude à la Commission sont préférables à une foule de détails statutaires qui lui dictent sa ligne de conduite. Alors, j'affirme que dans une loi s'appliquant à un tribunal administratif les généralités sont préférables aux particularités. Plusieurs des articles nous semblent lier un peu trop les mains de la Commission de sorte que certaines décisions techniques qui devraient être prises par celle-ci ressortissent plutôt au Parlement ou à ses comités. En la matière, je le soutiens respectueusement, ces organismes n'ont pas les aptitudes voulues pour rendre de telles décisions. Maintenant, procédons à l'étude du bill article par article.

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, mais je crois que tous les membres du Comité ont des exemplaires du bill n° 12.

M. EVANS: Je n'ai pas grand'chose à dire au sujet de l'article 328 qui énumère les genres de tarifs que les chemins de fer peuvent mettre en vigueur et qui les définit chacun. Nous avons offert certains amendements que nous estimons justes et raisonnables et qui, à notre avis, aideraient à préciser ces définitions. Le comité de l'autre Chambre ne paraît pas avoir été bien impressionné de nos suggestions. Je ne les répéterai pas en détail maintenant parce qu'elles ne sont pas essentielles à mon exposé. Je vous ferai tout simplement observer que ces définitions peuvent avoir une grande importance, et que celles que nous proposons sont un peu plus exactes que celles du bill.

L'hon. M. HAIG: Pourriez-vous donner un exemple, s'il vous plaît?

M. EVANS: Oui. Par exemple, le bill dit, 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". Notre définition, qui apparaît au fascicule n° 2 du compte rendu du comité de la Chambre des communes (Appendice A), se lit ainsi: "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". Il y aurait une foule de distinctions à faire, mais la plus importante entre la définition du bill et la nôtre, c'est que le tarif ne renferme pas toujours le taux. En certains cas, au lieu de placer le nouveau taux dans le tarif, on dit tout simplement qu'un article classé jusque là dans la catégorie cinq, par exemple, est désormais visé par les taux de la catégorie sept; mais le tarif ne renferme pas le taux lui-même. Nous avons cru que ces lacunes pourraient être comblées au moyen d'une simple modification.

L'hon. M. CAMPBELL: D'après cette définition, le taux sur un produit désigné doit toujours être mentionné au tarif?

M. EVANS: Voici l'Association des manufacturiers ou quelque autre groupe a suggéré que ce taux pourrait se ranger sous les taux de catégorie bien qu'il soit en réalité un taux sur un produit désigné, mais il est difficile de dire ce qui en résulterait, monsieur le sénateur.

L'hon. M. CAMPBELL: Un taux sur un produit désigné est toujours plus bas qu'un taux de catégorie, n'est-ce pas?

M. EVANS: D'après le présent barème, non, mais avec le nouveau barème, je crois que oui. C'est là un des points que l'Association des manufacturiers relève: dans son mémoire, elle signale que sous le régime actuel, certains des taux sur un produit désigné sont plus élevés que les taux de catégorie; mais d'après le nouveau barème des taux uniformes de catégorie, les taux sur des produits désignés doivent, à mon avis, être nécessairement plus bas.

L'hon. M. REID: Les catégories de tarifs doivent-elles toutes être soumises à la Commission des transports, ou les chemins de fer peuvent-ils établir eux-mêmes certains taux? Il y a diverses catégories de taux—les taux de concurrence, les taux de catégorie, et le reste. Sont-ils établis de par l'autorité de la Commission des transports?

M. EVANS: Oui. Dans le moment, nous avons ce qui s'appelle les tarifs-types. Nous sommes en train de nous en défaire, sauf dans le cas des tarifs-voyageurs. Ces tarifs-types sont connus sous le nom de tarifs maximums, et conformément à l'article 330 de la présente loi, ils doivent recevoir la sanction de la Commission des transports avant d'être mis en vigueur par un chemin de fer. Ensuite viennent les taux de catégorie. Nous avons des taux de catégorie appelés taux de catégorie de distribution dans l'Ouest du Canada, et d'autres connus sous le nom de taux du barème A dans l'Est. Ces derniers sont inférieurs aux tarifs réguliers de catégorie. Les tarifs de catégorie renferment les taux sur les denrées en général, et lorsqu'il s'agit de fixer un taux pour un voiturage considérable de certains produits, les chemins de fer publient ce qui s'appelle les tarifs sur un produit désigné, qui sont plus bas que les tarifs-types mais qui ne s'appliquent qu'à la denrée ou aux denrées désignées dans ces tarifs. Les chemins de fer peuvent augmenter ou diminuer ces taux, pourvu qu'ils ne dépassent pas les tarifs-types, en déposant tout simplement les nouveaux tarifs et en laissant s'écouler un laps de temps avant de les mettre en vigueur. Ce laps de temps s'établit ainsi: s'il s'agit de réduire le taux, le laps de temps est de trois jours et s'il s'agit de l'augmenter, cette période est de trente jours. Mais jamais ces taux ne doivent dépasser les tarifs-types, puisqu'ils représentent le plafond, sans l'approbation de la Commission. En effet, si nous tentions d'effectuer des augmentations générales, un si grand nombre de ces taux sur des denrées désignées découlent d'une ordonnance de la Commission—soit à la suite d'une plainte, soit à la suite d'une décision de la Commission établissant un taux particulier—je le répète, les cas particuliers existent en si grand nombre que si nous tentions d'effectuer une augmentation générale, nous en rencontrerions ici et là qui ont déjà fait l'objet d'une décision de la Commission, de sorte que, à chaque fois que nous demandons une augmentation générale, il est plus sage de notre part de dire à la Commission quel taux nous voulons augmenter.

L'hon. M. KINLEY: Dans ce bill, le tarif-type est-il éliminé?

M. EVANS: Oui, monsieur, c'est fait. J'ai exprimé au Comité de l'autre Chambre l'avis que cela constituait une mesure rétrograde. Ma seule objection est que l'article 330 est le résultat d'expériences et de décisions accumulées, qui selon moi ont une certaine valeur. Bien que je ne sois pas de ceux qui se refusent à tout changement, je ne suis pas prêt à dire que tout ce qui est ancien est de travers. Mais je n'ai pas l'intention de faire de commentaires sur le sujet aujourd'hui, mais je salue le sénateur.

L'hon. M. KINLEY: En quoi les taux de catégorie diffèrent-ils du tarif-type? Les taux de catégorie prennent-ils la place du tarif-type dans le nouveau bill?

M. EVANS: La nouvelle échelle des taux dits uniformes prendra la place du tarif-type. Elle ne sera pas regardée comme un plafond et ne sera pas sujette à l'approbation, bien qu'en fait elle aura reçu l'approbation de la Commission à la suite de l'enquête générale qui est en cours.

L'hon. M. KINLEY: Et ce sera votre tarif-type pour ainsi dire?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. KINLEY: Le tarif de catégorie?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. KINLEY: Est-ce tout simplement un changement de nom, ou cela signifie-t-il quelque chose?

M. EVANS: Voici ce que cela signifie, sénateur. Le tarif-type dont le nom est connu de tous a toujours été regardé comme le plafond. Lorsque vous mentionnez "tarif-type", tout employé de chemin de fer, et je suppose tout expéditeur, comprend qu'il s'agit du maximum que les chemins de fer ne peuvent dépasser sans permission, c'est-à-dire un tarif qui doit être adopté au préalable.

Puis-je passer maintenant à l'article 329 b)? Je ne m'attarderai pas ici, mais j'aimerais à faire consigner l'amendement qui a été adopté au comité de la Chambre des communes, lequel est à mon avis un amendement explicatif:

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).

L'alinéa a) est celui qui décrit les taux de catégorie.

Le PRÉSIDENT: Vous êtes en faveur de cet amendement, n'est-ce pas?

M. EVANS: Je crois qu'il est opportun, monsieur le président. C'est un amendement de nature technique. Vu l'explication donnée à l'autre comité par l'avocat du ministère, je crois que l'amendement est destiné à rendre plus clair l'alinéa b) qui est certainement obscur, mais il ne touche pas à la question de savoir s'il existe des taux plus élevés que l'échelle uniforme des taux de catégorie. Cela signifie que dans certaines circonstances où il y a des groupements, il peut exister des taux de catégorie de localité à localité plus élevés que les taux milliaires entre les groupes.

Toutefois, nous avons proposé, quant à l'article 329, une modification que le comité, à notre connaissance, n'a pas jugé bon d'agréer. Cependant, cet amendement relève d'un autre domaine que j'explorerai lorsque nous en arriverons à l'article 332A; j'attendrai donc à l'étude de cet article, parce que mes arguments y sont étroitement liés. Je mentionnerai en passant que le comité de l'autre Chambre a adopté, quant au paragraphe 2 de l'article 330, un amendement qui diffère de celui que nous avons proposé.

Ensuite, j'en arrive à un article qui nous a causé bien des difficultés, l'article 331. Il m'est difficile de donner une idée claire de notre attitude à l'endroit

de cet article, sans répéter une partie de ce que j'ai dit à l'autre comité. J'ai tâché d'éviter cela autant que possible, mais je crois que je devrai répéter certaines choses pour élucider mon exposé.

Quant au paragraphe 1, nous n'avons rien à dire. Le paragraphe 2 prévoit que lorsque la compagnie de chemin de fer émet un taux de concurrence, la Commission peut lui demander de prouver qu'une telle concurrence existe, que les taux établis pour soutenir la concurrence sont compensatoires et ne sont pas plus bas qu'il ne faut pour soutenir la concurrence. La question se résume à ceci: Les taux de concurrence appartiennent à la catégorie à l'égard de laquelle, aux termes de la présente loi, les chemins de fer ont le plus de latitude; c'est-à-dire que les taux normaux de certaines denrées sont réduits pour soutenir la concurrence de certains autres voituriers par eau empruntant le canal de Panama ou les voies fluviales ou la concurrence routière. Cette latitude qui nous est donnée repose sur la théorie que l'inégalité de traitement entre deux points donnés où les taux ferroviaires sont moindres que les taux normaux n'est pas imputable aux chemins de fer mais bien aux autres voituriers, et les localités intéressées qui accordent leur clientèle aux autres voituriers peuvent bénéficier de ces taux. Alors, la Commission a reconnu que les taux de concurrence appartiennent à une catégorie toute particulière. Il y a deux règles généralement admises. La première veut que le taux ferroviaire ne soit jamais inférieur à ce qu'il en coûte au chemin de fer pour transporter la marchandise faisant l'objet de la concurrence; d'après la seconde, lorsque la règle ordinaire de la préférence injuste ne s'applique pas pour les raisons que j'ai données, si un chemin de fer a un concurrent aux deux extrémités d'un parcours, il ne peut choisir de soutenir la concurrence à une extrémité seulement; en d'autres mots, il doit faire face à la concurrence aux deux extrémités ou pas du tout; la règle de la disparité injuste l'y forcerait. A part cela, le principal caractère des taux de concurrence, c'est qu'ils ne peuvent servir de modèle pour déterminer si les autres taux sont raisonnables; ils appartiennent à une catégorie spéciale dont le niveau est fixé par les concurrents et non pas par le chemin de fer.

L'hon. M. CAMPBELL: Puis-je vous interrompre, monsieur Evans? Vous voulez dire qu'un expéditeur ne peut, par exemple, se servir des taux de concurrence pour essayer d'obtenir des taux d'une classe inférieure ou une réduction des taux sur un produit désigné?

M. EVANS: C'est exact.

L'hon. M. PATERSON: Monsieur Evans, pourquoi les chemins de fer voudraient-ils établir un taux inférieur au coût du transport? Y a-t-il des cas où il y aurait lieu de protéger les chemins de fer contre des taux inférieurs aux frais du transport?

M. EVANS: J'estime qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter car s'il y a une chose que mon ami Jefferson surveille de près, c'est l'argent qui revient au Pacifique-Canadien. Je suis parfaitement certain que jamais il n'a fixé un taux de concurrence qui eût pu lui rapporter moins que ses déboursés. Toutefois, on nous a déjà accusés d'avoir établi des taux qui n'étaient pas compensatoires. A mon avis, il est clair que la Commission pourrait nous empêcher de le faire, mais je ne dédaigne pas le conseil de la Commission royale à cet égard. Je dis que s'il persiste en doute au sujet du pouvoir qu'a la Commission de nous empêcher de le faire, je n'y vois aucun obstacle. Ma seule objection à cet article, c'est qu'il renferme trop de particularités et pas assez de généralités.

L'hon. M. CAMPBELL: Il est trop rigide et ne laisse pas assez de discrétion à la Commission.

M. EVANS: Oui. Et pis encore, nous devons soutenir la concurrence de rivaux qui ne sont soumis à aucune règle sévère. Si par des mesures législa-

tives vous restreignez trop notre droit de fixer nos taux de concurrence, vous empêchez de traiter avec les concurrents plus libres les compagnies de chemins de fer qui sont soumises à des règlements plutôt sévères.

L'hon. M. KINLEY: Mais vos taux de concurrence prévoient un service supplémentaire; je veux dire que vous avez un taux d'une ville à l'autre, et que vous avez un service de distribution. Ces chiffres sont-ils inclus dans vos taux de concurrence? Avez-vous le privilège de faire cela pour faire face à vos rivaux?

M. EVANS: Nous sommes libres de le faire si nous le voulons. En certains endroits, nous avons un service de cueillette et de livraison.

L'hon. M. KINLEY: Mais cela n'a rien à voir avec le taux?

M. EVANS: Ce service est souvent compris dans le taux. Dans certains autres cas nous ne l'incluons pas dans le taux, mais il arrive souvent que nous l'incluons. C'est là un moyen qui nous permet de soutenir la concurrence des camions.

L'hon. M. BAIRD: Vous établissez un taux global?

M. EVANS: Nous établissons un taux de porte à porte.

L'hon. M. REID: Lorsqu'il envoie ses représentants devant la Commission des transports, le grand public ne se plaint-il pas toujours que la loi laisse trop de discrétion à la Commission et ne particularise pas assez?

M. EVANS: Je dois avouer qu'il y a eu de telles plaintes, mais je ne crois pas que la Commission royale les ait acceptées en principe. Je me rappelle que lorsque l'avocat du Manitoba a parlé à la Commission,—et je puis vous fournir la citation,—il a demandé foule de détails au sujet d'un nouvel article de la loi, que la Commission a d'ailleurs rejeté par la suite; le président s'est tourné de son côté et lui a répondu, comme je l'ai dit au début: "Ne croyez-vous pas que les généralités dans la matière sont préférables aux particularités"? Je crois qu'à tout prendre il a raison. Si vous avez confiance à votre tribunal administratif,—et sinon vous devriez le changer,—il me semble que vous devriez lui laisser une certaine latitude. La plupart des plaintes visent les décisions du tribunal plutôt que sa trop grande latitude. Si vous devez en appeler des décisions de ce tribunal, je vous conseille en toute sincérité de ne pas le faire par statut, mais plutôt d'améliorer ou de renforcer le tribunal. Tant qu'un tel organisme existera, il devra à mon avis jouir d'un pouvoir discrétionnaire qu'il pourra exercer contre nous aussi bien que contre d'autres intéressés. C'est ce qu'il fait souvent, je puis vous le dire.

Maintenant, j'ai proposé au lieu de ce paragraphe de l'article 331 qui contient une foule de détails, un paragraphe conçu en ces termes: je vais d'abord vous en donner le texte et étudier ensuite avec vous, si vous me le permettez, les divers renseignements qui apparaissent dans le bill au paragraphe correspondant. Ce paragraphe que je propose,—et je précise que la Commission avait déjà ce pouvoir,—est soumis en remplacement du paragraphe 2 de l'article 331. Il apparaît à l'Appendice A du compte rendu du Comité spécial, fascicule n° 2:

(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.

Cela, à mon avis, exprime les fins et intentions de la Commission royale. Pendant que j'en suis sur ce point, je veux vous faire remarquer que la Com-

mission royale avait recommandé non que cette liste détaillée apparaisse dans la loi, mais que la Commission ait le pouvoir d'établir des règlements renfermant ces détails. Je trouve que cela est important et je vous prie de vous reporter à la page 95 du rapport de la Commission royale.

L'hon. M. CAMPBELL: Avant d'aller plus loin, dois-je comprendre que cet article n'a pas été rédigé exactement selon la suggestion de la Commission royale mais plutôt au gré du comité de rédaction?

M. EVANS: Pas exactement, sénateur. Je dois vous l'avouer en toute franchise.

L'hon. M. DAVIS: Devons-nous établir le rapport qui existe entre la Commission royale et le bill 12 ou étudier le bill 12 quant au fond? Nous faut-il repasser tout le rapport de la Commission royale pour essayer d'y découvrir l'intention du bill 12?

Le PRÉSIDENT: Ma foi, sénateur Davis, en réalité le Comité n'est pas chargé d'étudier le bill 12, mais bien le rapport de la Commission royale.

L'hon. M. DAVIS: Nous anticipons sur l'étude du bill qui doit nous être présenté. Nous avons entendu parler de projets d'amendements provenant de l'autre Chambre mais nous n'en savons rien officiellement.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions abrégé de beaucoup la discussion si nous disions que nous ne pouvons revenir au rapport de la Commission royale et revoir ses recommandations à la lumière du projet de loi dont nous sommes saisis. Je sais que cela se fait couramment à l'autre endroit.

L'hon. M. DAVIS: Je ne fais que poser la question. Sommes-nous dans la même position que l'autre comité? Jusqu'ici, nous avons tout simplement étudié la question sans avoir été saisis du bill.

Le PRÉSIDENT: Ce que le Comité est chargé de faire, de par son mandat, c'est d'"étudier le rapport de la Commission royale des transports et spécialement la proposition d'égaliser les tarifs-marchandises et l'effet qu'une telle proposition pourrait avoir sur des régions déterminées du Canada".

L'hon. M. REID: Si le sénateur Davis dit vrai, peut-être aurions-nous mieux fait de ne pas entendre les représentants des provinces Maritimes et de Winnipeg parce qu'ils ont certainement traité du bill 12.

Le PRÉSIDENT: D'après moi, ce que le sénateur Davis veut dire, c'est que nous devrions nous limiter au bill 12 plutôt que de revenir sur le rapport de la Commission royale.

L'hon. M. KINLEY: Le bill arrive incidemment dans la discussion.

L'hon. M. REID: Les deux sont tellement en corrélation que je ne vois pas comment nous pourrions les séparer l'un de l'autre.

L'hon. M. DAVIS: J'ai soulevé la question tout simplement pour faire le point.

L'hon. M. HAIG: Si nous ne permettons pas à M. Evans ou à un autre d'étudier le rapport et le bill, la question sera abandonnée, et si nous attendons que le bill nous vienne de l'autre Chambre, nous siégerons encore le jour de Noël. A mon avis, le Comité ne devrait pas poser d'objections techniques. S'il le fait, il détruira ce qu'il était en train d'édifier. Nous tâchons de faciliter la tâche du Parlement. Il s'agit d'une question très difficile et en même temps extrêmement importante. Je suis parfaitement d'accord avec M. Evans: il s'agit du plus important projet de loi qui nous ait été soumis depuis mon entrée au Sénat il y a seize ans. Il touche aux chemins de fer, mais mon intérêt va plutôt aux citoyens canadiens qui en ressentiront les effets. Si M. Fillmore avait raison l'autre jour—comme je le crois—il s'agit d'établir un régime tarifaire tout à fait nouveau; et s'il est une chose que le Sénat doit faire, c'est bien

de veiller à ce que chaque région du Canada obtienne ce qui lui revient en toute justice. C'est pour cela que nous sommes ici et sans étudier de pair les deux questions, comme le fait M. Evans, je ne saurais formuler un jugement. J'ai beaucoup d'admiration pour la Commission royale, et je demanderais à M. Evans de nous démontrer que ses suggestions tendent à l'égalisation des taux.

L'hon. M. REID: Ce projet de loi n'est-il pas fondé sur le rapport de la Commission royale? Je ne vois comment vous pourriez séparer les deux.

L'hon. M. HAIG: Ni moi.

L'hon. M. KINLEY: Il me semble que l'amendement proposé par le témoin explique la façon dont il mettrait à exécution les décisions de la Commission.

L'hon. M. REID: C'est bien cela.

L'hon. M. KINLEY: Il me semble aussi que le bill entre dans plus de détails, et qu'en somme le principal argument du témoin est que les restrictions sont trop spécifiques et devraient être élargies.

Le PRÉSIDENT: Si je comprends bien, dans le moment, il essaie d'expliquer que l'article avec la foule de détails qu'il renferme ne répond pas à la recommandation faite par la Commission royale.

L'hon. M. KINLEY: Voilà la question.

Le PRÉSIDENT: Je suggère qu'on laisse M. Evans développer son raisonnement.

M. EVANS: Monsieur le président, je dois répondre à une question du sénateur Campbell. Les renseignements mentionnés dans le paragraphe 2 de l'article 231 en huit numéros, sont aussi énumérés dans le rapport de la Commission royale. Je vous ferai remarquer que...

Le PRÉSIDENT: A la page 96?

M. EVANS: Oui, à la page 96. Je vous ferai remarquer que ces renseignements pourraient bien faire partie des règlements de la Commission. Le rapport ne dit pas qu'ils devraient faire partie de la loi. Le troisième paragraphe de la page indique cela clairement. Il mentionne que la Commission a déjà certains règlements au sujet des taux de concurrence.

L'hon. M. REID: De fait, les recommandations de la Commission ont été reproduites fidèlement dans le bill.

M. EVANS: Oui, mais sous forme de loi plutôt que sous forme de règlement. C'est contre cela que je m'élève. "La Commission des transports a déjà quelques règlements concernant les taux de concurrence et il est proposé, eu égard aux plaintes soumises à la Commission royale, 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." Les recommandations au sujet de la loi apparaissent à la même page 96 en ces termes:

La Loi des chemins de fer devrait être modifiée de manière à conférer à la Commission des transports les pouvoirs préconisés ci-dessus.

A mon humble avis, mon amendement lui donne le pouvoir, en termes généraux, de demander n'importe quel renseignement. En certains cas, il sera impossible d'obtenir ce renseignement et on peut même prétendre que si nous ne sommes pas en mesure de les donner, nous ne devrions pas avoir de taux de concurrence. Quant au Pacifique-Canadien la question se résume à savoir si les renseignements dont la Commission pourrait avoir besoin devraient être prévus expressément dans la loi. Je crois que je devrais repasser avec vous quelques-uns de ces renseignements.

L'hon. M. KINLEY: Ne pourrait-on pas faire valoir que la Commission n'aurait besoin de ces renseignements que dans des cas très spéciaux? Cet article ne servirait que lorsque la Commission en aurait besoin.

M. EVANS: On s'est servi de cet argument contre moi à l'autre endroit et j'aimerais à vous dire exactement ce qui s'est passé. J'ai expliqué que si ces renseignements étaient prévus en détail dans le bill, il se trouverait des gens pour se présenter devant la Commission et dire "Voilà ce que le Parlement pense de la question et voici ce que la Commission devrait faire pour s'acquitter de sa tâche envers le Parlement". Il est vrai que le pouvoir en question est discrétionnaire, mais le Parlement a imposé à la Commission une certaine responsabilité et je n'ai pas eu à attendre bien longtemps pour avoir la confirmation de la chose puisque l'avocat de l'Alberta, à la page 161 (version anglaise) des procès-verbaux du Comité spécial de la Chambre des communes sur la législation ferroviaire, s'exprime ainsi:

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 actuel ou de l'article que le Pacifique-canadien propose en remplacement 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.

L'hon. M. REID: L'article 332 dit tout simplement "...il incombe à la compagnie déposant le tarif de prouver que la majoration projetée est justifiée." Maintenant, vous demande-t-on de fournir à la Commission des renseignements semblables à l'égard des majorations projetées lorsque vous réclamez des taux de concurrence en vertu de l'article 331?

M. EVANS: Non, monsieur.

L'hon. M. REID: Cela me semble étrange.

M. EVANS: La théorie me paraît pourtant claire. Cet article est né de l'impression que le chemin de fer va établir des taux trop bas et perdre de l'argent, et du désir que le droit dont jouit la compagnie d'émettre des taux de concurrence soit contrôlé avec plus de soin parce qu'on craint que nous établissions ces taux sur une base de non concurrence.

L'hon. M. REID: Je me demande ce que signifie au juste le mot compensatoire.

M. EVANS: Je crois que notre amendement clarifie passablement bien toute la question.

L'hon. M. PATERSON: Le sous-alinéa (viii) permettra-t-il à la Commission de vous appuyer indéfiniment? Il se lit ainsi: "tous autres renseignements que requiert la Commission à l'égard du mouvement projeté."

M. EVANS: Je crois que oui.

L'hon. M. PATERSON: Je trouve que c'est une clause dangereuse.

M. EVANS: Il y en a de bien plus dangereuses qui la précèdent. Je veux que la Commission jouisse de pouvoirs discrétionnaires. Je ne m'oppose pas à cela. Lorsque j'aurai une difficulté à lui soumettre, j'irai en discuter avec elle et je ne crois pas qu'elle soit trop revêche. Même aujourd'hui elle peut exiger n'importe quel renseignement. Si quelqu'un allait dire à la Commission que ce taux n'est pas compensatoire, la Commission pourrait nous demander de justifier ce taux et de fournir tous les renseignements à l'appui.

L'hon. M. KINLEY: N'êtes-vous pas d'avis que cet article est d'une importance vitale pour le Pacifique-Canadien à titre d'entreprise privée? Ne croyez-vous pas qu'il constitue une mesure salubre?

M. EVANS: Ce sera une tâche très difficile que d'établir des taux de concurrence à l'avenir.

L'hon. M. KINLEY: Ce n'est pas la question. On vous a demandé pourquoi la loi vous défendrait de réduire vos taux. Vous n'êtes pas le seul chemin de fer au Canada; il se peut qu'un autre chemin de fer soit forcé d'adopter des taux dont vous ne pourriez soutenir la concurrence, et je trouve qu'il est à l'avantage d'une compagnie privée d'être protégée par cet article.

M. EVANS: De fait, si l'autre chemin de fer voulait établir un taux de concurrence, il pourrait nous causer bien de la misère, mais je ne crois pas qu'aux termes de la Loi des chemins de fer, il ait plus que nous le droit d'établir des taux non compensatoires.

L'hon. M. KINLEY: Alors cet article a sa raison d'être.

M. EVANS: Comme je l'ai dit, monsieur le sénateur, je n'ai pas d'objection à ce que la Commission ait le pouvoir de contrôler nos taux de concurrence. Je ne m'oppose pas à ce qu'elle cherche à se rendre compte de la validité et de la rectitude de nos actions.

L'hon. M. KINLEY: Quelle est donc alors votre véritable objection à cet article?

M. EVANS: Pourrais-je y revenir plus tard?

L'hon. M. KINLEY: Oui.

M. EVANS: Je veux d'abord vous donner une idée du genre de renseignements que la Commission peut nous demander. Tout d'abord: "le nom du voiturier ou des voituriers concurrents." Je ne veux pas trop m'attarder là-dessus, mais vous constaterez qu'en plus des camionneurs autorisés, il y a des milliers de camionneurs privés et de soi-disants camionneurs à contrat. Il s'en trouve partout. Un homme peut transporter ses propres marchandises et devenir notre concurrent. Et nous ignorons le nombre de ceux qui transportent la même denrée. Ce serait une tâche presque impossible que de recueillir les noms des concurrents. Et puis, voyez le sous-alinéa (ii): "le parcours qu'exploitent les voituriers concurrents." Je ne vois pas comment ce renseignement pourrait être utile à la Commission. Le parcours peut bien dévier de celui du chemin de fer et desservir les mêmes localités, et il arrive que certains camionneurs ne transportent que leurs propres marchandises quand cela leur plait ou lorsqu'ils obtiennent des contrats des expéditeurs. Ils n'ont aucun parcours régulier. Lisez maintenant le sous-alinéa (iii): "les taux qu'imposent les voituriers concurrents, avec preuve de ces taux dans la mesure où ils peuvent être constatés." Il y a une foule de cas où nous ne pourrions fournir cette preuve; par exemple, nous recevons un appel d'un expéditeur qui nous dit: "Tom Jones exploite un service de camionnage et il nous demande un taux de 50 cents. Pouvez-vous soutenir la concurrence?" Eh bien, Tom Jones peut bien demander 50 cents, et cinquante autres camionneurs peuvent bien faire d'autres prix. Ils ne les publient pas.

L'hon. M. REID: La Commission est dans son droit en vous demandant ces renseignements, mais êtes-vous obligés de les lui donner?

M. EVANS: Si vous mettez cela en détail dans la loi, la Commission, par suite de l'intervention d'un concurrent,—comme le laissait prévoir M. Frawley d'Alberta,—sera portée à dire: "C'était l'intention du Parlement que nous obtenions ce renseignement et nous allons demander au chemin de fer de nous le fournir."

Et maintenant, nous en arrivons à quelques points difficiles. Prenez le sous-alinéa (iv): "le tonnage normalement transporté par le chemin de fer

entre les points d'origine et de destination." Cela signifie-t-il avant la concurrence des camions? Cela nous reporterait vers 1920. Ou cela veut-il dire maintenant? J'ignore ce que le "tonnage normalement transporté" veut dire, et surtout ce que "normalement" signifie, à moins qu'il nous faille rendre compte du transport effectué au cours d'un certain nombre d'années. Je doute fort que nous puissions fournir à la Commission des données exactes à ce sujet puisque nous ne savons pas ce que nous transporterions en 1920 alors que s'est affirmée la concurrence des camions. Passons maintenant au sous-alinéa (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." Je ne vois comment nous pourrions fournir ce renseignement. Nous pourrions peut-être donner un à peu près. Nous ignorons quel tonnage a été détourné et quelle est la somme du nouveau trafic. Comment pourrions-nous le savoir?

Au sujet du tonnage qui sera détourné, je vous ferai remarquer qu'un taux de concurrence n'est pas comme une taxe convenue alors que vous vous engagez par contrat avec un expéditeur à transporter une certaine quantité de marchandises. L'expéditeur peut ou non accepter le taux de concurrence; rien ne garantit qu'il s'en servira. Nous ne savons pas quel montant de trafic sera détourné si nous n'établissons pas un taux, pas plus que nous savons quel montant sera détourné si nous en établissons un.

Prenons maintenant le sous-alinéa (vi):

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

S'il nous est impossible de prévoir quel tonnage nous transporterons et quel tonnage sera détourné, il nous est absolument impossible de dire dans quelle mesure le revenu net de la compagnie sera amélioré. Pour ce qui est de la taxe convenue en vertu de la Loi des transports, laquelle si j'en crois le rapport de la Commission royale, était le genre de taxe prévu, on nous demande tout simplement d'en faire connaître les effets sur notre revenu net et non la "mesure" de ces effets. Lorsqu'il s'agit de la taxe convenue, on spécifie la proportion du trafic et il est possible de calculer le tonnage qui revient au chemin de fer. On peut analyser les frais ferroviaires et se faire une idée générale du revenu net. Mais même avec une taxe convenue, il serait difficile de déterminer tous les effets de la mesure. On ne garantit pas le nombre de tonnes que le chemin de fer aura à transporter avec la taxe convenue, on spécifie tout simplement quelle proportion lui revient du trafic de l'expéditeur. Mais avec le taux de concurrence, le consignateur ne s'engage pas à expédier quoi que ce soit, et il peut bien ne rien expédier du tout. Cent expéditeurs peuvent décider d'utiliser un taux de concurrence la même semaine, et pas un la semaine suivante. Alors, comment pourrions-nous savoir dans quelle mesure le revenu de la compagnie en serait amélioré? Si l'on donne à la Commission le pouvoir d'obtenir les renseignements dont elle a besoin pour juger si les autorités du chemin de fer ont raison d'émettre ces taux, je n'ai pas d'objection, mais je ne veux pas être sujet à des délais répétés à cause des fouilles qu'il nous faudrait faire pour obtenir tous ces renseignements.

L'hon. M. REID: Je remarque qu'à la page 96 du rapport de la Commission royale des transports, on trouve cette recommandation:

La Commission des transports a déjà quelques règlements concernant les taux de concurrence et il est proposé, eu égard aux plaintes soumises à la Commission royale, 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.

Il semble y avoir dans la Loi des chemins de fer une disposition qui autorise la Commission à exiger ces renseignements.

M. EVANS: Dans la Loi des transports, monsieur le sénateur, il se trouve une disposition qui autorise un chemin de fer à fixer ce qu'on appelle une taxe convenue en vertu d'un contrat avec l'expéditeur.

L'hon. M. REID: Et tous ces renseignements doivent être déposés, si je comprends bien, parce que la Commission énumère tous les points que vous discutez ici.

M. EVANS: Non, monsieur.

L'hon. M. REID: Le paragraphe que j'étais à lire continue ainsi:

Ces renseignements comprennent: a) le nom du voiturier ou des voituriers rivaux; b) la route sur laquelle ils exercent leur activité; c) les taux exigés par les concurrents, avec la preuve desdits taux dans la mesure où ils peuvent être vérifiés; d) le tonnage normalement transporté par le chemin de fer entre les points de départ et de destination...

Je n'ai pas besoin de finir le paragraphe, mais il continue à spécifier des renseignements du genre de ceux que vous discutez.

M. EVANS: Oui, mais dans la Loi des transports, le paragraphe des taxes convenues n'entre pas dans les détails comme le fait ce paragraphe-ci. Je fais respectueusement observer que l'intention de la Commission royale était que les règlements de la Commission des transports renferment des exigences semblables à celles qui s'imposent lorsqu'il s'agit de fixer une taxe convenue; mais, je veux vous faire remarquer, monsieur le sénateur, que la loi autorisant les taxes convenues ne donne pas ainsi le détail des renseignements requis. Au lieu de cela, il se sert de termes généraux comme je l'ai fait lorsqu'il traite des effets de l'établissement de la taxe.

L'hon. M. CAMPBELL: Monsieur Evans, je suppose que vous n'avez pas d'objection à ce que la loi prévoie en principe l'approbation des taux de concurrence par la Commission et autorise cette dernière à édicter des règlements, comme le mentionne l'article 331, si elle juge qu'ils sont nécessaires?

M. EVANS: Non, monsieur le sénateur. A mon avis, la Commission devrait avoir tous les pouvoirs possibles.

L'hon. M. BAIRD: Vous aimeriez que les pouvoirs de la Commission soient aussi étendus que possible?

M. EVANS: Oui, monsieur le sénateur. Je ne m'oppose pas à cela. Je sais que la Commission n'exigera pas de nous des renseignements qu'il nous est impossible d'obtenir.

L'hon. M. KINLEY: Quelle différence cela vous fait-il que les exigences au sujet des renseignements soient spécifiées dans les règlements plutôt que dans la Loi? Vous êtes obligés de vous soumettre aux règlements.

M. EVANS: C'est très vrai, monsieur le sénateur, mais voici où je veux en venir: Si le Parlement juge à propos de spécifier une longue liste de renseignements, les gens seront portés à se présenter à la Commission pour soutenir que le Parlement voulait que la Commission use de ses pouvoirs discrétionnaires pour exiger ces renseignements.

L'hon. M. KINLEY: Naturellement, le Parlement n'oblige pas la Commission à exiger tous ces renseignements; il dit tout simplement qu'elle peut le faire.

L'hon. M. PATERSON: Mais M. Evans a déjà fait remarquer que l'Alberta veut que la Commission oblige les chemins de fer à fournir tous ces renseignements.

L'hon. M. KINLEY: La Commission a le pouvoir discrétionnaire de les exiger ou de ne pas les exiger.

M. EVANS: J'admets, monsieur, que d'après la lettre de la loi, toute discrétion est laissée à la Commission. Je sais bien que l'avocat de l'Alberta a le droit de se présenter devant la Commission et de demander qu'elle ordonne aux chemins de fer de fournir tel ou tel renseignement, mais ce que je crains, pour l'avoir maintes fois constaté, c'est que si la loi spécifie les renseignements dont la Commission peut avoir besoin avant de rendre une décision, la Commission aura l'impression de se conformer aux désirs du Parlement lorsqu'elle ordonnera aux chemins de fer de fournir ces renseignements.

L'hon. M. REID: En d'autres mots, la Commission sera portée à regarder la disposition de la loi comme une directive?

M. EVANS: Oui, monsieur le sénateur. Lorsque M. Fillmore s'est présenté ici il y a une couple de jours, il a soutenu que le mot "peut" à un endroit du bill constitue une directive et je suis porté à lui donner raison.

L'hon. M. CAMPBELL: J'en conviens entièrement avec vous, monsieur Evans. M. Jefferson se souvient sans doute que lors d'une cause au sujet d'une taxe convenue, à laquelle j'ai pris part il y a plusieurs années, on a insisté pour que la Commission obtienne les renseignements qu'elle peut exiger d'après le statut.

M. EVANS: Je crois que c'est la fois que vous nous avez passés au savon, monsieur le sénateur.

L'hon. M. CAMPBELL: Eh bien, cela avait produit de bons résultats. A mon avis, il n'y a pas de grave inconvénient à laisser la Commission libre d'exiger ces renseignements de la façon dont elle l'entend. Monsieur le président, je me demande si nous pourrions avoir l'opinion de M. MacNeill sur le sujet?

Le PRÉSIDENT: J'allais justement le proposer. Si je comprends bien, au point de vue purement légal, l'article pourrait finir à la fin de l'alinéa c), c'est-à-dire à la vingt-neuvième ligne de la page 4 du bill, et ainsi la Commission aurait toute la discrétion voulue pour ordonner aux chemins de fer de lui fournir tous les renseignements dont elle a besoin. Êtes-vous de cet avis, monsieur MacNeill?

M. MACNEILL: Oui. Si vous lui laissez cette discrétion, alors la Commission pourra exiger tous les renseignements dont elle aura besoin.

Le PRÉSIDENT: Y compris ceux-ci?

M. MACNEILL: Y compris ceux-ci, si elle y tient.

Le PRÉSIDENT: Au simple point de vue rédaction, c'est vraiment superflu.

M. MACNEILL: Cela dépend de ce qu'on veut. Si vous voulez attirer l'attention de la Commission sur ces huit sujets,—et c'est ce que craint M. Evans,—la Commission conclura que le Parlement lui ordonne d'obtenir les renseignements. Je crois c'était là la pensée de M. Evans.

M. EVANS: Oui.

M. MACNEILL: C'est probablement ce qui arrivera. Le texte de l'article confère à n'en pas douter beaucoup de latitude à la Commission, et une omission forte de son autorité pourrait dire: Ce n'est pas raisonnable. Mais M. Frawley, de l'Alberta, pourrait répliquer,—et je me sers de son nom parce que M. Evans l'a mentionné,—le Parlement a indiqué certaines choses à la Commission; il s'agit d'une directive du Parlement voulant que la Commission ordonne aux chemins de fer d'obtenir ces renseignements, et par conséquent, avant de rendre une décision, la Commission devrait exécuter les directives du Parlement. Naturellement, seule la Commission sait si elle agréerait ce raisonnement.

L'hon. M. REID: Puis-je demander à M. Evans si, lorsque sa compagnie décide d'établir un taux de concurrence, elle fait tout simplement connaître son intention sans que personne n'exerce aucun contrôle?

M. EVANS: Non, et je ne voudrais pas qu'on ait cette impression. Le paragraphe 1 prévoit que nous pouvons mettre en vigueur un taux de concurrence sans avis préalable. La loi actuelle est aussi très libérale à cet égard. Ce que je veux vous démontrer clairement, c'est que la Commission a le droit et le devoir de s'assurer que nous n'émettons pas des taux qui nous feraient perdre de l'argent, étant donné que cet argent perdu doit être récupéré quelque part. Il lui incombe de s'assurer que le taux n'est pas déraisonnablement bas et aussi qu'il n'est pas démesurément élevé. Son pouvoir d'établir des taux justes et raisonnables n'est pas gêné par cet article. Je tiens à dissiper tous les doutes qui pourraient persister à ce sujet: la Commission peut contrôler ces taux de concurrence.

Aux remarques du président, j'aimerais ajouter mes propres observations sur la question de savoir si nous pourrions retenir l'article tout en éliminant les huit sous-alinéas. Une autre question se pose à l'alinéa a) du paragraphe 2, à la ligne 26 de la page 4, où l'on trouve ces mots "la concurrence existe effectivement". Voilà une difficulté qui, je crois pouvoir l'affirmer, se manifeste aux États-Unis. On essaie de limiter le droit d'émettre des taux de concurrence là où la concurrence existe effectivement. Nous croyons que cela devrait être en vigueur là où la concurrence est possible, mais non quand il s'agit seulement de probabilités fort éloignées.

Le PRÉSIDENT: Vous aimeriez vous servir de certains mots tels que "dont l'existence est réelle ou appréhendée"?

M. EVANS: Oui. Le mot "possible" est souvent employé. Permettez-moi de vous citer un rédacteur de textes qui a discuté de cette question aux États-Unis.

L'hon. M. DAVIS: Excusez-moi, monsieur Evans, mais comment prouveriez-vous qu'il y a concurrence possible?

M. EVANS: Eh bien, voici: Depuis des années, nous avons à soutenir la concurrence du transport par le canal de Panama, et nous avons établi nombre de taux de concurrence transcontinentaux à cet égard. Nous savons que dès qu'une compagnie maritime se sent en mesure d'entrer en lice, elle le fait. Cela est arrivé de temps à autre; à un certain moment, les armateurs ont manifesté un intérêt intense dans le transport-marchandise, mais nous avons fait face à la concurrence. Nos taux ne sont pas tout à fait aussi bas que les leurs, mais notre service est plus rapide. Nous avons eu raison de la concurrence, sauf dans le cas de rares bateaux. Et bien qu'il puisse arriver qu'aucun de ces bateaux n'exploite ce trafic cet été, la possibilité de concurrence existe quand même, vu qu'il est loisible à n'importe quel nouveau navire d'entrer dans le commerce dès qu'il est en mesure de le faire. Si nous laissons ce bateau faire sa clientèle avant d'offrir nos taux de concurrence, il sera peut-être trop tard. Voilà l'explication donnée par le rédacteur de textes aux États-Unis au sujet de l'emploi des mots "réel" ou "effectif".

L'hon. M. DAVIS: Comment pourrions-nous parvenir à l'égalisation des taux si nous reconnaissons et la concurrence effective et la concurrence possible?

M. EVANS: L'égalisation?

L'hon. M. DAVIS: Oui, entre l'Est et l'Ouest, par exemple.

M. EVANS: L'égalisation, aux termes du rapport de la Commission royale et du bill, exclut des taux de concurrence, parce que seule l'existence de la concurrence peut justifier l'existence de ces taux. S'il n'y a pas de concurrence, alors ils n'ont pas leur raison d'être. Les taux de concurrence ne peuvent pas être égalisés avec les taux ordinaires, et il est clair qu'ils ne peuvent être adoptés que lorsqu'ils contribuent à conserver aux chemins de fer un trafic qui pourrait être détourné au profit de leurs rivaux.

L'hon. M. DAVIS: J'ai l'impression que les provinces du Centre jouissent de taux de concurrence plus favorables que les provinces de l'Ouest, si je con-

sidère que les trois quarts de vos profits proviennent des provinces des Prairies. Si le chemin de fer a la liberté d'établir les taux de concurrence sur la concurrence éventuelle, nous n'aurons jamais l'égalisation.

M. EVANS: Je tiens à vous dire que je ne m'oppose pas à l'égalisation, mais il me semble que si nous établissons des taux de concurrence dans l'Est du Canada, nous ne sommes pas tenus d'en établir aussi dans l'Ouest, même dans les localités où la concurrence est nulle. J'affirme que lorsque l'Ouest se développera comme il est appelé à le faire, nous aurons à soutenir une concurrence routière toujours grandissante. Et vous retirerez le profit—si l'on peut appeler cela un profit—de cette concurrence grandissante. Je désire ajouter qu'il existe déjà dans l'Ouest, en particulier entre Edmonton et Calgary, des taux de concurrence plus bas que nulle part ailleurs dans l'Est du Canada. C'est parce que là, la concurrence existe. Je prédis que la concurrence grandira dans l'Ouest en raison des routes qu'on est en train d'y construire.

L'hon. M. DAVIS: Vous faites sans doute allusion aux routes pavées entre Calgary et Edmonton, mais le reste des grandes routes de l'Ouest se sont, à mon avis, détériorées plutôt qu'elles ne se sont améliorées au cours des quinze ou vingt dernières années. Il n'existe pas de concurrence au Manitoba ni en Saskatchewan parce qu'il n'y a pas de bonnes routes. Vous avez mentionné la route de Edmonton à Calgary qui est à peu près la seule route pavée de la région. Le coût du transport par camion augmente et selon moi nous n'aurons pas de soulagement de ce côté.

L'hon. M. REID: Je suis de l'avis du témoin. Je crois que lorsque la route transcanadienne sera terminée, les chemins de fer auront à soutenir une concurrence serrée avec les camions, surtout si je regarde ce qui se passe aux États-Unis.

L'hon. M. DAVIS: Nous n'aurons pas au Canada de *Pennsylvania Turnpike* dans la présente génération. Je mentionne cette artère parce qu'elle est la grande route la plus réputée d'Amérique du Nord pour sa concurrence avec les chemins de fer. Et la route transcanadienne n'est pas encore construite.

L'hon. M. REID: Elle promet une certaine concurrence à certains endroits. Elle ne sera peut-être pas aussi forte que dans Québec ou dans l'Est, mais elle s'exercera du moins à Winnipeg et en Colombie-Britannique. Nous savons que les camionneurs ont hâte d'envahir les provinces des Prairies, et qu'ils ne tarderont pas à le faire dès que la route transcanadienne sera terminée.

Le PRÉSIDENT: Sénateur Davis, la vraie question n'est-elle pas ceci. Supposons qu'une route pavée soit en voie de construction entre, disons, Winnipeg et Dauphin. A l'heure actuelle, le chemin de fer ne pourrait pas établir un taux de concurrence entre ces deux points avant que la route nationale soit ouverte au camionnage. Comme le laisse entendre le témoin, s'il prévoit que la concurrence existera à coup sûr, alors il peut établir un taux de concurrence entre ces deux points, même avant que la route soit ouverte à la circulation. N'est-ce pas là la seule différence?

L'hon. M. HAIG: Un autre point à considérer, c'est que dès que nous aurons une route convenable entre Fort-William et Winnipeg, nous aurons les taux de concurrence.

L'hon. M. DAVIS: Avez-vous déjà voyagé sur cette route?

L'hon. M. HAIG: Je ne dis pas "maintenant". Contrairement à ce qu'en pense mon ami du Manitoba, je suis sûr que dans dix ans nos routes seront meilleures qu'on aurait jamais pu l'espérer.

L'hon. M. REID: Et moi de même.

L'hon. M. HAIG: Et avec les bateaux venant de Fort-William, et les camions de là à Winnipeg, les chemins de fer auront à soutenir une forte concurrence.

M. EVANS: Nous avons émis des taux tout dernièrement en vue de faire face à la concurrence entre Fort-William et Winipeg.

L'hon. M. HAIG: Et cette concurrence est appelée à s'intensifier.

Le PRÉSIDENT: Ce que vous soutenez, c'est que vous devriez avoir le droit d'émettre vos taux de concurrence avant même que la concurrence existe?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. BAIRD: En d'autres mots, vous devriez avoir le droit de conduire vos propres affaires.

L'hon. M. PATERSON: Avant de me retirer, je tiens à me déclarer fortement en faveur des corrections que M. Evans désire apporter à cet article. Selon moi, cela le rendrait plus simple et permettrait à la compagnie d'émettre un taux d'urgence; autrement, il se peut qu'elle ait à attendre indéfiniment.

L'hon. M. HAIG: Avant que vous partiez, sénateur, je voudrais faire observer que cela constitue tout simplement une protection pour certaines régions, que le taux établi peut être trop bas.

L'hon. M. PATERSON: Exactement.

L'hon. M. HAIG: Je ne vois pas pourquoi nous empêcherions la compagnie de fixer des taux trop bas.

L'hon. M. REID: Le témoin soutient que s'il exige trop peu d'une part, il doit exiger trop de l'autre.

L'hon. M. HAIG: Cela nuit à l'égalisation, mais nous ne devrions pas empêcher la compagnie d'émettre un taux moins élevé quand c'est nécessaire.

L'hon. M. REID: Lorsque vous parlez de concurrence, vous pensez aux camions, aux bateaux et aux avions, mais non pas aux autres chemins de fer? Il n'y a pas de concurrence entre les chemins de fer.

M. EVANS: Je veux vous démontrer, à la lumière d'un autre article, que la concurrence existe entre certains chemins de fer—la Commission en sait quelque chose—et que cette concurrence vaut la peine qu'on s'en occupe. Si cela intéresse le Comité, la Commission royale a fait, au sujet du droit qu'ont les chemins de fer de soutenir la concurrence, des déclarations très justes et très importantes qui, selon moi, méritent d'être consignées au compte rendu.

L'hon. M. REID: A quelle page?

M. EVANS: On trouve la première déclaration à la page 93. Une des choses que nous sommes portés à oublier, c'est que puisque nous devons transporter toutes sortes de denrées, nous émettons des taux minimales pour les denrées de peu de valeur et des taux élevés pour les denrées de plus grande valeur. Voici ce que le rapport dit à ce sujet:

Une armature tarifaire comportant des taux minimales pour les articles de faible valeur et des taux élevés pour les articles de valeur supérieure, place les chemins de fer dans une situation particulièrement vulnérable.

Et il s'en trouve une autre à la page 294:

Les conditions laissent prévoir que les pertes causées aux chemins de fer par le camionnage augmenteront avec les années.

Et encore à la page 295:

Il ressort clairement des faits exposés dans le présent chapitre que les véhicules automobiles, qui relèvent surtout de l'autorité des provinces, font une concurrence des plus sérieuses aux chemins de fer. Il semble aussi probable que cette concurrence s'intensifiera avec l'expansion des grandes routes.

Maintenant, messieurs, il vaut la peine que nous prenions note des vues de la Commission. A la page 95 on trouve ceci:

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 également forcés de les appliquer à d'autres régions où la concurrence entre voituriers n'existe pas.

Voilà qui exprime bien ce que la Commission pense du droit qui revient aux chemins de fer de soutenir la concurrence.

L'hon. M. REID: A la page 93, je lis "la Loi des chemins de fer de 1903 a reconnu la concurrence."

M. EVANS: Il s'agit là d'un autre genre de concurrence. C'est une déclaration très juste pour le temps, car il faut se rappeler qu'avant la construction des chemins de fer, les Grands lacs et le Saint-Laurent étaient les seuls moyens de transport dans l'Est du Canada. Les transports par eau ont existé longtemps avant le Grand-Tronc. Il n'est pas douteux que toute l'armature tarifaire dans l'Est du pays se ressent encore de ce fait. Ces taux influent sur les taux américains de même que les taux des États-Unis influent sur les taux canadiens. Et cette condition existait même avant la venue des chemins de fer. Les bateaux transportaient les marchandises sur les Grands lacs.

Quant à la question de la concurrence "effective" ou "réelle", si le Comité désire en entendre plus long sur le sujet, je puis lui recommander un ouvrage du professeur Locklin, clair et bien écrit, sur l'aspect économique du transport. Le professeur Locklin a été appelé à représenter l'Alberta devant la Commission royale, pas sur cette question, mais sur d'autres. Dans cet ouvrage, à la page 551, il traite de la concurrence réelle et possible, et voici comment il s'exprime:

Un second amendement . . .

A la loi dite "*Interstate Commerce Act*"

. . .décrétait en 1920 que la Commission ne pouvait accorder un taux moindre à un endroit plus éloigné à cause de la concurrence "possible", qu'il convient de distinguer de la concurrence réelle des transports par eau. Certains ont eu de la difficulté à comprendre cette exigence. Lorsque le mouvement des denrées par voie d'eau est considérable, c'est évident qu'il existe une concurrence réelle. Mais lorsque les moyens de transport sont disponibles et que le mouvement des denrées est nul ou négligeable, il y a lieu de se demander si la concurrence existe ou si elle n'est que possible. La Commission a prétendu qu'il n'était pas nécessaire qu'il y ait mouvement des denrées par eau pour que la concurrence existe, qu'il suffit que les moyens de transport soient en disponibilité.

De fait, l'auteur dit dans le paragraphe suivant que bien qu'il soit inutile de prétendre que la concurrence possible puisse servir de base pour calculer l'indemnité en vertu de l'*Interstate Commerce Act*, ". . .il y a un certain degré d'absurdité dans un règlement qui encourage les placements de capitaux dans les voies navigables, les ports, les chalands, tout simplement pour le plaisir d'amener une réduction des taux ferroviaires qu'il est impossible d'obtenir légalement sans cette mise de fonds." Et il explique que s'il faut aménager et mettre en service les installations voulues, le placement doit être fait avant que les chemins de fer entreprennent de soutenir la concurrence, et si par la suite ils y réussissent, il peut arriver que ces installations soient inutiles. Voilà pourquoi l'auteur de l'ouvrage dit qu'il est absurde jusqu'à un certain point de se servir d'un langage qu'il faut forcer pour lui donner du sens, et qu'ils se sont servis du mot "réelle".

L'hon. M. KINLEY: Comment pouvez-vous établir un taux, qui est un chiffre réel, s'il existe un risque possible? Il me semble que le mot "possible" est quelque peu absurde.

M. EVANS: Il faudrait que l'emploi du mot fût justifié par la Commission. Mon amendement ne renferme ni le mot "réelle" ni le mot "possible". Je ne

parlais que de la question soulevée par M. le président, et je disais que si vous pouviez laisser tomber les détails du paragraphe (2), vous auriez quand même le mot "effectivement" à l'alinéa a).

Maintenant, je mentionnerai en passant la question qui intéresse particulièrement le sénateur Reid—celle de la concurrence du rail. Les taux de concurrence établis par les chemins de fer comprennent non seulement les taux émis pour soutenir la concurrence non réglementée des camions et des bateaux, mais aussi les taux de concurrence de deux nouvelles catégories. La première catégorie traite de la concurrence des petits parcours des autres chemins de fer, et l'autre de la concurrence marchande. L'article 331, tel qu'il est maintenant conçu, s'applique à ces deux genres de taux de concurrence. Pour ce qui est de la concurrence créée par les petits parcours, un exemple servira à illustrer la situation. Entre Toronto et Sault-Ste-Marie (Ontario), la distance parcourue par le Pacifique-Canadien est de 439 milles via Sudbury. D'autre part, la route du National-Canadien, via Sudbury jusqu'à Oba et via l'*Algoma-Central* jusqu'à Sault-Ste-Marie est de 780 milles, soit 341 milles de plus que celle du Pacifique-Canadien. Puisque les taux sont établis d'après les distances, les taux normaux du Pacifique-Canadien seront nécessairement plus bas que ceux du National-Canadien, y compris sur le parcours de l'*Algoma-Central*, pour toutes les denrées et les classes du trafic. Si le National-Canadien et l'*Algoma-Central* veulent avoir leur part de trafic entre Toronto et Sault-Ste-Marie, ils doivent adopter les mêmes taux que le Pacifique-Canadien malgré la différence des parcours. Je ne vois pas pourquoi l'article 331 devrait s'appliquer à ces taux. La Commission les connaît par cœur, et il y en a des foules. Voilà pourquoi, je crois, que c'est pas inadvertance que l'on n'a pas classé ces taux parmi les exceptions en rédigeant cet article. Je pourrais aussi vous citer en exemple la différence des parcours entre Calgary et Vancouver, celui du National-Canadien étant beaucoup plus long puisqu'il passe par Edmonton pour se rendre à Calgary. De même, le parcours du National-Canadien jusqu'à Edmonton est un peu plus court que celui du Pacifique-Canadien qui doit passer par Calgary pour se rendre à Edmonton. Chaque chemin de fer doit adopter les taux de celui qui a les moindres parcours s'il veut soutenir la concurrence. Il n'y a inégalité de traitement pour personne, et les industries intéressées peuvent bénéficier de la concurrence et du service des deux lignes. La Commission est au courant de tous ces cas particuliers et de la ligne de conduite suivie depuis le début. Par conséquent, il est absolument superflu de demander aux chemins de fer de fournir une kyrielle de renseignements au sujet de ces cas particuliers. La Commission connaît les tarifs des chemins de fer rivaux et les distances qu'ils ont à parcourir; par conséquent, elle est parfaitement en mesure de calculer leurs revenus par wagons-mille et par tonne-mille d'après les taux réduits. Et cependant, l'amendement proposé s'applique à ces taux. Pourquoi l'étroite surveillance prévue par cet article devrait-elle s'exercer sur ces taux?

Quant à l'autre sorte de taux de concurrence, c'est-à-dire ceux qui visent la concurrence marchande, la Commission royale dans son rapport a formellement proposé qu'ils soient exclus de ses recommandations au sujet des taux de concurrence. Le meilleur exemple que je puisse vous donner est celui-ci: Prenons les fabricants d'ustensiles en fer blanc de l'Est du Canada qui sont obligés de faire concurrence sur la côte ouest aux fabricants du même produit de la région de Pittsburg. Afin de leur permettre de soutenir la concurrence, nous leur donnons un taux spécial jusqu'à Vancouver. C'est ce que nous appelons les taux de concurrence marchande. Voici un autre exemple: Le tuyau de fer est produit en quantité en Angleterre, et il l'est aussi dans l'Est du Canada. Supposons que Vancouver veuille acheter du tuyau de fer. Alors, nous établissons un taux qui permet au producteur de l'Est canadien de faire parvenir à Vancouver ses produits à un prix qui peut rivaliser avec celui de la marchandise anglaise. C'est un moyen de faire concurrence aux producteurs

anglais ou étrangers et d'après ce qu'on trouve à la page 96 du rapport de la Commission royale, ces taux ne doivent pas tomber sous le coup des recommandations touchant les taux de concurrence. Voici ce qui est dit à ce propos: "Les recommandations suivantes ne se rapportent qu'aux taux de concurrence entre voituriers (et non pas à la concurrence marchande)." Et cependant, le projet de loi tend à appliquer les dispositions de l'article 331 à ces taux.

L'hon. M. REID: Il y a un cas en Colombie-Britannique qui m'a toujours intrigué. Le *Great-Northern* transporte le papier de Powell-River à Vancouver, et je me suis laissé dire qu'il absorbe les frais de transport tout le long du parcours et offre un taux qui élimine tous les autres concurrents.

M. JEFFERSON: Le *Great-Northern* étend les taux dits "taux de la côte" sur le papier-journal, de Powell-River à des localités des États-Unis situées au Texas, au Colorado, dans l'Iowa, enfin à sa destination, mais il absorbe les frais de transport par eau de Powell-River à Vancouver. Mais nous faisons la même chose pour la pâte de bois de Woodfibre (C.-B.), expédiée à divers points des États-Unis.

L'hon. M. KINLEY: Monsieur le président, ces taux de concurrence marchande sont du nouveau pour moi. Sont-ils courants dans l'Est?

M. EVANS: Ces taux ne sont pas nombreux.

L'hon. M. KINLEY: Vous avez mentionné le tuyau qui est transporté d'Angleterre à Vancouver.

M. EVANS: Je crois que le tuyau voyage généralement par eau de l'Angleterre à destination de Vancouver en passant par le canal de Panama.

L'hon. M. KINLEY: Vous utilisez ce genre de tarif dans l'Ouest pour amener les marchandises à Vancouver, mais l'utilisez-vous dans l'Est pour amener les marchandises à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick)?

M. EVANS: Nous sommes enclins à l'utiliser là où nous pouvons trouver des marchés pour le producteur canadien, et le chemin de fer de même, mais je ne saurais vous dire sans faire des recherches s'il nous est arrivé d'amener de cette façon des marchandises à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick).

L'hon. M. KINLEY: Cette expression "concurrence marchande" me laisse un peu perplexe.

M. EVANS: C'est un taux de concurrence pour les marchés. C'est tout simplement une des nombreuses sortes de taux de concurrence. Nous avons la concurrence maritime, la concurrence routière, la concurrence marchande, la concurrence ferroviaire; tous les taux s'y rapportant sont des taux de concurrence et l'article 331 ne fait aucune distinction entre eux.

L'hon. M. KINLEY: On devait enlever le taux de concurrence marchande?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. KINLEY: Pourquoi?

M. EVANS: Probablement parce qu'on a cru que ces taux ne demandaient pas une surveillance aussi étroite que les autres, et qu'ils étaient avantageux pour le Canada étant donné qu'ils lui permettraient de soutenir la concurrence de producteurs étrangers.

Je m'excuse, monsieur le président, d'avoir consacré tant de temps à la question des taux de concurrence. Je n'avais pas l'intention de m'y attarder si longtemps.

L'hon. M. BAIRD: La discussion a été très intéressante.

M. EVANS: J'en viens maintenant à l'article 332A.

Le PRÉSIDENT: J'imagine que vous voudrez passer assez de temps sur cet article, monsieur Evans?

M. EVANS: J'espère ne pas m'attarder aussi longtemps que je l'ai fait jusqu'ici.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit d'un article vraiment litigieux et je me demande si nous ne ferions pas mieux de suspendre les délibérations et de les reprendre cet après-midi après la séance du Sénat.

L'hon. M. HAIG: C'est une très bonne idée.

A 12 h. 45, le Comité suspend la séance pour la reprendre après celle du Sénat cet après-midi.

Reprise de la séance.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Nous avons suspendu la discussion juste au moment où M. Evans s'apprêtait à nous parler de l'article 332A du bill 12. Voulez-vous commencer, monsieur Evans?

M. EVANS: Merci, monsieur le président. Il se peut que lorsque le Pacifique-Canadien a proposé de modifier l'article 332A, certains aient eu l'impression qu'il avait des raisons de vouloir mutiler cet article ou qu'il s'opposait au principe de la péréquation. Je tiens à préciser qu'il n'en est pas ainsi. Nous avons nous-mêmes déclaré en public que nous voulions proposer à la Commission l'égalisation des taux de catégories et les taux sur un produit désigné avant même que la Commission royale ne commence son enquête. Nous avons fait cela en juillet 1948 lorsque nous avons demandé une augmentation générale des taux. Par conséquent, je puis affirmer que de tous ceux qui ont fait des observations ici ou à l'autre endroit, je suis à peu près le seul qui n'était pas mû par des mobiles purement locaux à l'égard de la question de la péréquation.

Nous avons, par exemple, les représentants des provinces Maritimes qui ont réclamé et obtenu de l'autre comité un amendement tendant à exonérer complètement les provinces Maritimes des dispositions de cet article; d'autre part, l'avocat de la ville de Winnipeg, qui, si je ne m'abuse, a aussi comparu devant vous, a soutenu que la péréquation ne devrait pas venir déséquilibrer la concurrence actuelle. Il a prétendu que les industries de Winnipeg qui étaient habituées au tarif actuel en souffriraient à moins qu'il ne soit possible de leur conserver leurs relations concurrentielles.

Je ne prends position ni contre l'une ni contre l'autre. Mais je dois vous faire remarquer que la péréquation d'éléments inégaux suppose nécessairement l'augmentation des taux qui sont inférieurs à la moyenne et la réduction des taux qui sont supérieurs à la normale. Je crois qu'il est aussi de mon devoir de vous dire que l'égalisation parfaite des tarifs-marchandises est chose impossible à réaliser dans notre pays. Un troisième point, c'est que dans les endroits où vous avez des centaines,—je dirais même des milliers d'industries,—qui se sont développées grâce au système actuel des taux, vous ne pouvez pas vous attendre à réaliser l'égalisation par un simple coup de plume à moins de vous attendre en même temps à disloquer gravement l'industrie.

Ayant dit ces choses que je croyais devoir vous dire, j'ajouterai qu'il serait cependant possible de réussir l'égalisation dans une certaine mesure. La seule question qui selon moi se rapporte à la discussion, est celle de savoir si le projet de loi tel qu'il est conçu serait capable de produire un tel résultat.

Le problème n'est pas nouveau. Il a occupé le temps de la Commission des transports presque continuellement depuis trente-cinq ou quarante ans. On s'est plaint que les taux de la Colombie-Britannique, et les taux des marchandises entrant dans cette province ou en sortant, étaient plus élevés que ceux des provinces des Prairies, et que ceux des Prairies étaient à leur tour plus élevés que ceux de l'Est du Canada. Ce qui donnait lieu aux plaintes de la Colombie-Britannique au sujet du tarif différentiel des Montagnes a été supprimé par ordonnance de la Commission au mois de juillet 1949 après que plusieurs cas particuliers eurent été réglés par une minime réduction des différences; l'ordonnance finale a tout simplement fait disparaître le reste des différences.

Certaines différences entre les provinces des Prairies et l'Est du Canada, surtout dans les taux de catégories, existent encore. Je veux dire que les taux de catégories de l'Ouest du Canada sont encore plus élevés que ceux de l'Est, surtout pour les parcours minimes ou moyens. Ceci se rapporte aux taux sur un produit désigné, en particulier à ceux qu'on appelle "taux milliaires" qui en fait existent, mais plusieurs de ces taux sont plus bas dans l'Ouest que dans l'Est, par exemple, ceux de la brique et de la tuile, du bois à pâte, des dosses, des délinures, du bois de chauffage et des pommes de terre. D'autres taux sont à peu près les mêmes dans l'Ouest que dans l'Est.

On s'est aussi plaint qu'en vertu de l'article 314 de la Loi des chemins de fer, la Commission n'intervenait que dans les cas où les différences de taux sont dues à des préférences injustes. Ce n'est peut-être pas un exposé fidèle de ce qui s'est passé, mais c'est ce à quoi se résume la plainte. La raison pour laquelle je dis que ce n'est pas un exposé fidèle, c'est qu'au cours des trente-cinq dernières années nombre de décisions de la Commission ont contribué à aplanir les différences entre l'Est et l'Ouest du Canada. Voici la plainte: A moins que le plaignant ne puisse démontrer qu'aux termes de l'article 314 de la loi il existe une préférence injuste—et j'ajoute qu'il doit prouver qu'il y a préjudice et non seulement différence, ce qui est très difficile—il n'y a rien à faire.

Maintenant, que faudrait-il faire pour éliminer cette plainte? Je suis prêt à vous dire, comme je l'ai fait à l'autre comité, que nous admettons la nécessité d'égaliser les différences même s'il n'existe pas de préférence injuste aux termes de la loi actuelle.

Je voudrais vous signaler que ces plaintes représentent en substance les revendications de bien des années et se fondent sur la comparaison des taux en vigueur dans l'Ouest avec ceux en vigueur dans l'Est. Et j'appuie sur le mot "dans" accolé aux mots "Ouest" et "Est" parce que c'est là la base de mon raisonnement sur l'entière question de l'article 332A—c'est-à-dire que les taux milliaires sur un produit désigné peuvent être égalisés dans l'Ouest et dans l'Est du pays, ce qui à notre avis peut être réalisé à la satisfaction de tous.

Quant aux taux *entre* l'Ouest et l'Est du Canada, ils appartiennent à une catégorie tout à fait différente. Il convient d'étudier comment ils sont constitués, puisque cela nous aidera à comprendre la mesure législative et dissipera nos craintes à son sujet. Ces taux entre l'Est et l'Ouest s'appliquent également aux marchandises voyageant de l'est à l'ouest et de l'ouest à l'est. Par conséquent, il n'y a rien qui puisse servir de base de comparaison entre ces taux et rien qui puisse nous aider à les égaliser. Ils ne sont donc pas susceptibles d'égalisation au sens propre du mot, et cependant l'article du bill qui traite de l'égalisation pourrait bien avoir une certaine répercussion sur les méthodes employées pour établir ces taux entre l'Est et l'Ouest du Canada.

L'hon. M. KINLEY: Excusez-moi. Quand vous dites "l'Est du Canada", voulez-vous dire à partir du Centre du Canada jusqu'à l'Atlantique ou les provinces Maritimes?

M. EVANS: J'emploie "l'Est du Canada" dans son sens large et j'y entends les Maritimes parce que l'idée que je veux développer s'applique également aux deux.

L'hon. M. KINLEY: Vous nous placez, comme on dit, dans le Haut-Canada?

M. EVANS: Oui; j'emploierai plus tard l'expression "Centre du Canada". Peut-être préféreriez-vous "Haut-Canada"?

L'hon. M. KINLEY: Oui.

M. EVANS: J'embrasse tout le Centre du Canada.

L'hon. M. KINLEY: Vous nous placez dans un groupe prospère.

M. EVANS: Peut-être pas tous!

Les taux entre l'Est et l'Ouest—et j'emploie toujours "l'Est" dans son sens large—dans les deux sens, sauf quelques rares exceptions, sont constitués de plusieurs éléments; c'est-à-dire que, entre les Maritimes et l'Ouest, ils sont constitués de trois éléments et que, entre le Centre et l'Ouest et entre le Centre et les Maritimes, ils sont constitués de deux éléments. Ces trois éléments constituants—deux sont inclus dans les trois, il y en a trois en tout—sont (i) les arbitraires des provinces Maritimes; (ii) les arbitraires dits de base, de Fort-William, qui s'appliquent à toutes les distances entre Montréal et Fort-William et les trajets dans les deux sens entre tous les points du triangle Sudbury-Windsor-Montréal; (iii) les taux de tête de ligne de Fort-William qui s'appliquent à tous les parcours à l'ouest de Fort-William. Voilà les trois éléments qui constituent les taux.

Le PRÉSIDENT: Il y a l'arbitraire des provinces Maritimes; l'arbitraire de base de Fort-William...

M. EVANS: L'arbitraire de base; et aussi le taux de tête de ligne de Fort-William vers l'ouest. Si vous voulez obtenir un taux à partir des provinces Maritimes pour vous rendre dans l'Ouest, vous additionnez les deux arbitraires aux taux de tête de ligne et vous avez la réponse; de la même façon, entre les provinces Maritimes et le Centre du Canada, vous avez l'arbitraire des provinces Maritimes, mais non pas l'arbitraire de base, mais vous additionnez l'arbitraire des provinces Maritimes au taux à l'ouest de Montréal.

L'arbitraire des provinces Maritimes est un petit montant uniforme applicable au transport des marchandises à l'est de Montréal, qui ne change pas avec les distances. C'est le voiturage à l'est de Montréal qui prend l'arbitraire. L'arbitraire ou taux uniforme est un montant très peu élevé. De fait, si l'on considère les distances en jeu, c'est l'arbitraire le moins élevé du Canada à l'heure actuelle. Il ne s'emploie qu'allié à des taux pour former des taux directs entre les provinces Maritimes, le Centre ou l'Ouest du Canada. Il n'a pas cours dans les provinces Maritimes mêmes, il n'est qu'un élément constituant des taux directs.

L'arbitraire de base de Fort-William est un autre taux uniforme qui s'applique à tous les points du triangle Sudbury-Windsor-Montréal dont je vous ai parlé et il est le même pour toutes les localités comprises dans ce triangle. Tout comme l'arbitraire des provinces Maritimes, il ne fait que s'ajouter à d'autres taux pour former les taux directs. Toutefois, il n'entre pas dans la composition des taux directs entre le Centre du Canada et les provinces Maritimes. Il n'est combiné qu'avec les taux entre le Centre et l'Ouest et entre les provinces Maritimes et l'Ouest.

Les taux de tête de ligne de Fort-William sont les taux réguliers de catégories en cours dans l'Ouest, réduits toutefois, puisqu'ils sont calculés sur la distance fictive de 290 milles et non sur la distance réelle de 420 milles qui existe entre Winnipeg et Fort-William. Cette distance fictive appelée quelquefois "théorique" est un avantage pour tout l'Ouest du Canada.

Le PRÉSIDENT: Cela s'applique-t-il dans les deux sens?

M. EVANS: Oui, mais c'est plus avantageux pour Winnipeg que pour le reste de l'Ouest canadien. C'est tout comme si vous enleviez une partie du chemin de fer et rapprochiez Winnipeg et l'Ouest de 130 milles.

L'hon. M. REID: En réalité c'est un pont invisible?

M. EVANS: Oui. Ce n'est pas facile pour un chemin de fer de reposer sur un pont invisible! Toutefois, ce pont constitue un élément dans l'armature tarifaire et, soit dit en passant, cette distance théorique est appelée à disparaître si l'égalisation entre en vigueur.

L'hon. M. HAWKINS: Avez-vous dit que cette distance théorique doit disparaître?

M. EVANS: Elle disparaîtra avec l'égalisation. Je ne cherche noise à personne je ne fais que citer les faits tels que je les connais.

L'hon. M. KINLEY: Que celui qui a des oreilles entende.

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. KINLEY: Vos taux de Saint-Jean à Montréal sont-ils les mêmes que ceux du National-Canadien de Halifax à Montréal?

M. EVANS: Il y a probablement une légère différence entre Halifax et Saint-Jean.

L'hon. M. KINLEY: Voici où je veux en venir: ce taux minime dont vous parlez n'est-il pas dû à votre compagnie avec son moins long parcours?

M. EVANS: Il l'était. Ce taux vers Saint-Jean subissait l'influence de notre parcours moins long.

L'hon. M. KINLEY: Et par conséquent, le National-Canadien doit émettre un taux moins élevé pour rivaliser avec vous à partir de Halifax?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. KINLEY: Combien de cent milles de parcours a-t-il de plus que vous?

M. EVANS: Cela dépend par quel trajet vous passez pour aller à Saint-Jean. J'ignore quelle est la distance par le National-Canadien. Notre ligne est connue sous le nom de "raccourci" pour aller à Saint-Jean.

L'hon. M. KINLEY: Il doit avoir 300 milles de plus que vous pour se rendre à Halifax?

M. EVANS: A Halifax? Je doute qu'il y ait une différence de 300 milles.

L'hon. M. KINLEY: Je veux dire de Montréal à Saint-Jean. Je ne sais pas au juste, mais je calcule d'après le temps que met le train à parcourir cette distance.

M. EVANS: Je pourrais vous obtenir ces renseignements, si vous le désirez.

Le bill, à l'article 332A, paragraphe (1), déclare que la politique nationale veut que les taux soient égaux, sous réserve des exceptions prévues au paragraphe (4).

Le paragraphe (2) prévoit que la Commission "peut"—voici un autre cas où je trouve que "peut" prend un sens impératif—pour donner suite à cette politique—c'est à dire la politique mentionnée au paragraphe (1)—exiger qu'une compagnie de chemin de fer établisse—et je demanderais de lire le texte très attentivement—a) une échelle uniforme de taux de catégorie, par mille, applicable sur son réseau au Canada, ces taux devant être exprimés en sections ou groupes, et le reste. Et j'appuie à dessein sur une échelle uniforme de taux de catégorie par mille. A l'alinéa b) nous trouvons un langage semblable: "Établisse 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," et le reste. La raison pour laquelle j'appuie sur ce mot, c'est que le langage clair de cet article n'admet qu'une seule échelle de taux de catégorie pour tout le réseau, et *une seule* échelle de taux sur un produit désigné, selon une base milliaire, pour chaque article ou groupe d'articles.

Maintenant, voici les observations que je désire formuler à l'égard de ces dispositions:

1. Le mot "peut" employé dans l'introduction de l'article pour annoncer la politique nationale, au paragraphe (1) revêtira un sens non pas facultatif, mais impératif.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous interrompre, monsieur Evans? Nous avons entretenu de longues discussions avec d'autres témoins sur le sujet. Je crois que nous sommes pas mal du même avis sur le sens du mot. Vous n'avez pas à vous étendre là-dessus, à moins que vous n'y teniez.

M. EVANS: Non, j'allais justement dire que j'étais de l'avis de M. Knowles sur ce point. Ensuite, tout ce que la Commission a à faire selon l'alinéa a) pour donner suite à cette politique, c'est de demander aux chemins de fer d'établir chacun une échelle uniforme de taux de catégorie applicable sur son réseau, c'est-à-dire, sur tout son réseau d'un océan à l'autre.

De la même façon, selon l'alinéa b), pour chaque article ou groupe d'articles concernant lesquels des taux sur un produit désigné, selon une base milliaire, sont spécifiés, il ne devra y avoir qu'une seule échelle d'une côte à l'autre. Il est à remarquer que l'emploi d'une seule échelle d'un littoral à l'autre amènera l'égalisation des taux, non seulement *au sein* de chaque région, mais aussi *entre toutes* les régions.

Nous étions et nous sommes encore d'avis que l'emploi d'une seule échelle uniforme de taux pour l'entier réseau d'un chemin de fer fera que lorsque les taux s'appliqueront aux mouvements entre l'Est et l'Ouest du Canada, les arbitraires tels que nous les connaissons aujourd'hui se trouveront abolis. Vous vous rappelez sans doute, les taux entre les diverses régions sont constitués des taux de catégorie de l'Ouest, ou des taux de tête de ligne plus les arbitraires pour le Centre du Canada, et d'un arbitraire pour les provinces Maritimes. D'après le témoignage de M. Knowles qui est conseiller en trafic à l'autre comité et aussi conseiller en trafic à la Commission royale, c'est bien là l'intention de la mesure législative. Vous trouverez son témoignage sur ce sujet aux pages 208 et 209 du fascicule n° 5 (version anglaise) et je vais vous lire un extrait de la page 213.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit bien du compte rendu du comité de la Chambre des communes du vendredi 16 novembre?

M. EVANS: Oui, monsieur le président. Ce sont des questions que le ministre a posées à M. Knowles. "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..."

L'hon. M. BAIRD: A l'ouest de Lévis?

M. EVANS: A l'ouest de Lévis, parce que vous savez que l'autre comité a adopté un amendement pour les provinces Maritimes qui exclut "vers l'Est".

L'hon. M. HAIG: Cet article ne devrait pas s'appliquer aux provinces Maritimes?

M. EVANS: C'est là l'intention.

L'hon. M. KINLEY: S'agit-il de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. EVANS: Non, monsieur, c'est un amendement apporté à l'article en vue de soustraire les provinces Maritimes à son application. J'y reviendrai avec plus de détails, mais pour le moment je me bornerai à citer la réponse de M. Knowles: "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." Et je vous demanderais de remarquer ces mots: "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 le contraire le lendemain. C'est basé sur mon expérience."

Maintenant, je n'ai pas la prétention de croire que le Comité agréera mes vues. Je ne fais que préparer le terrain pour plus tard.

L'hon. M. CAMPBELL: Admettez-vous avec M. Knowles que si la mesure venait à être adoptée dans sa forme actuelle, vous devez mettre de côté les arbitraires lorsqu'il s'agira d'établir des nouveaux taux de catégorie ou sur des produits désignés?

M. EVANS: Pas tous les arbitraires, mais cette sorte d'arbitraires, oui. Si vous mettez en vigueur l'échelle uniforme, alors vous n'avez plus de base pour l'arbitraire de base de Fort-William parce que l'échelle uniforme ne tient plus compte du triangle Windsor-Sudbury-Montréal. Ces deux choses entrent en conflit.

Le PRÉSIDENT: En d'autres mots, pour fins d'illustration, cela voudrait dire, par exemple, que Windsor en souffrirait beaucoup plus que Toronto, ou même Montréal, parce que le détour en direction de Sudbury et de l'Ouest est beaucoup plus considérable?

M. EVANS: Oui. Les points les plus rapprochés y verraient un avantage et les points les plus éloignés, un désavantage.

Le PRÉSIDENT: En d'autres mots, le triangle formé pour les fins du trafic disparaîtrait complètement et un taux milliaire s'appliquerait à chaque endroit.

M. EVANS: A mon avis, ce serait le résultat, et il me semble que c'est aussi la conclusion qu'en tire M. Knowles à titre de conseiller en trafic. Je ne veux pas laisser passer les remarques de monsieur le président sans y ajouter un commentaire. Il prétend que Windsor souffrirait du nouvel arrangement. J'ai entendu dire que souvent le consignataire paie les frais de transport, et si les consignataires de l'Ouest doivent payer ces frais, il devront payer plus cher avec le nouveau système. L'industrie en souffre lorsque vous enlevez les taux moyens, surtout si cette industrie est située à plus grande distance. J'irai jusqu'à dire que les Maritimes ont sans doute adopté l'amendement en vue de maintenir l'arbitraire des Maritimes.

L'hon. M. BAIRD: Voulez-vous répéter, s'il vous plaît?

M. EVANS: L'amendement recherché et obtenu par les Maritimes tendait sans doute à protéger cette position en faveur des Maritimes.

L'hon. M. KINLEY: Lorsque vous parlez des arbitraires des Maritimes, vous vous rendez sans doute compte que lorsque vous sortez des Maritimes, vous n'êtes encore qu'à mi-chemin de Lévis. Québec a autant de territoire intéressé à cet arbitraire que les provinces Maritimes.

M. EVANS: C'est vrai, mais les arbitraires ne s'appliquent jamais aux mouvements qui s'arrêtent en deça des Maritimes. Ils ne s'ajoutent au taux, à l'ouest de Montréal, que pour les mouvements à destination ou en provenance des Maritimes.

Le PRÉSIDENT: Mais les Maritimes comprennent le territoire à l'est de Diamond-Junction?

M. EVANS: Oui, mais si le trafic prend son origine dans le territoire dont parle le sénateur Kinley et voyage dans les deux sens à partir du Centre et de l'Ouest, l'arbitraire des Maritimes ne s'applique pas.

L'hon. M. KINLEY: Si le trafic part de la côte de Gaspé, est-ce que l'arbitraire s'applique?

Le PRÉSIDENT: Partout à l'est de Diamond-Junction.

L'hon. M. BAIRD: Supposons, par exemple, que nous expédions de Saint-Jean (Terre-Neuve) à Montréal, cet arbitraire nous serait indispensable.

M. EVANS: Je n'en doute pas, monsieur le sénateur.

L'hon. M. REID: En dernière analyse, si vous jetez un regard vers l'avenir, vous vous rendez compte que les chemins de fer sont appelés à souffrir à petit feu pendant des années à cause de la concurrence des camions. Par exemple, si je m'adresse à un voiturier et lui dis que j'ai un tel poids de marchandises à livrer sur une telle distance, il me fera un prix. Mais au cours des cinquante dernières années, les taux ferroviaires, comme Topsy, ont "grandi". Je ne

parviens pas à comprendre les nouveaux taux, et bien peu de gens les comprennent d'ailleurs. Toutefois, je ne veux pas m'attarder sur ce sujet maintenant. Mais ne croyez-vous pas qu'à la fin vous devrez faire face à la concurrence et que le plus tôt vous pourrez vous y mettre petit à petit, le mieux ce sera?

M. EVANS: Si nous pouvons nous permettre de le faire, nous le ferons.

L'hon. M. BAIRD: Les arbitraires s'appliquent-ils dans les deux directions?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. BAIRD: Sur le trafic venant des Maritimes pour aller au Centre ils s'appliqueraient?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. BAIRD: C'est-à-dire, pour les mouvements de l'est à l'ouest?

M. EVANS: Il s'applique dans les deux directions, monsieur le sénateur, d'est à l'ouest et de l'ouest à l'est.

L'hon. M. BAIRD: Un chargement transporté, disons, de Montréal ou de Lévis à Saint-Jean de Terre-Neuve serait-il assujéti au montant arbitraire?

M. EVANS: Non, pas un chargement expédié de Montréal. Le montant arbitraire, comme élément de calcul des taux, s'applique seulement aux marchandises transportées plus loin que Montréal.

L'hon. M. BAIRD: C'est-à-dire de l'est à l'ouest?

M. EVANS: Oui, ou de l'ouest à l'est, dans les deux directions.

Le PRÉSIDENT: En d'autres mots, le chargement transporté de Saint-Jean à Toronto et celui transporté de Toronto à Saint-Jean sont assujétis au même montant arbitraire?

M. EVANS: Oui, sauf que le taux des marchandises acheminées vers l'ouest serait réduit en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

L'hon. M. BAIRD: De 20 p. 100?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. HAIG: Il me semble que nous n'obtiendrons pas la péréquation des tarifs, car les quatre provinces Maritimes tiendront fermement à leurs taux arbitraires réduits de vieille date, et nous, gens de l'Ouest, paierons pour chaque mille de transport des marchandises que nous y expédions.

M. EVANS: Je crois que le bill renferme trois exceptions nouvelles à la péréquation: celle qui s'applique aux provinces Maritimes; ensuite, celle qui se trouve à l'article 18, sur laquelle j'attirerai l'attention, et qui prévoit une subvention modifiant le barème des tarifs entre l'Est et l'Ouest et le rendant inférieur à l'échelle uniforme; enfin, il y a l'article relatif aux tarifs transcontinentaux, qui, s'il était inséré dans la loi, abaisserait certains taux de transport aux provinces des Prairies, pour la simple raison qu'il y a de la concurrence le long du littoral du Pacifique.

L'hon. M. KINLEY: Votre mémoire présenté à la Commission royale mentionne aussi les tarifs proposés dits du Nid-de-Corbeau.

M. EVANS: Oui, monsieur.

L'hon. M. KINLEY: Vous affirmez que ces tarifs sont l'un des obstacles à la réalisation du programme de la péréquation.

Le PRÉSIDENT: C'est une exception qu'il n'est pas question de modifier.

L'hon. M. ASELTINE: Nous ne voulons pas qu'on y touche.

M. EVANS: Monsieur le sénateur, je ne veux pas raisonner sur cette question des tarifs dits du Nid-de-Corbeau. Ils s'appliquent à beaucoup de

marchandises transportées, et si vous voulez atteindre l'idéal de la péréquation, il vous faut peut-être tenir compte de leur existence, que vous les changiez ou non.

L'hon. M. KINLEY: Dans l'Ouest, le trafic circulant en direction du nord et du sud est sans doute intense?

L'hon. M. HAIG: Non, comme M. Jefferson le sait, le gros du trafic circule en direction de l'est et de l'ouest.

M. JEFFERSON: Parlez-vous du transport des grains?

L'hon. M. KINLEY: Des grains et du bétail.

L'hon. M. PATERSON: Jim Hill établit une voie ferrée, puis la démolit et le *Northern Pacific* agit de même, parce que le volume des marchandises ne suffisait pas à rendre l'entreprise payante.

M. JEFFERSON: Le trafic circulant en direction du nord et du sud est peu intense, dans l'Ouest. Nous ne sommes pas en train de discuter le trafic international.

L'hon. M. KINLEY: Il est entendu que le bill ne mentionne pas ce trafic. Mais en parlant des tarifs-marchandises actuels, un trafic intense en direction du nord et du sud modifierait toute la situation. Mais vous dites que ce trafic est peu intense?

M. EVANS: C'est ce que je dis.

L'hon. M. HAIG: Il ne suffit pas à tenir occupés deux mécaniciens de locomotives.

M. EVANS: Puis-je continuer?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. EVANS: A la page 168 de son rapport, la Commission royale déclare: "L'emploi de suppléments de taxes comme moyen de tarification fait partie intégrante du barème des taux par catégorie de marchandises." Les commissaires pensaient aux "suppléments de taxe" ou plutôt aux taux réduits arbitraires appliqués aux provinces Maritimes, mais j'estime que le principe énoncé par eux s'applique aux "montants arbitraires" en général.

Voici ce que je prétends, sans vous demander de trancher la question de savoir si nous avons raison ou tort, moi-même, M. Knowles ou ceux qui demandent une seule échelle de taux: adopter l'échelle unique par une loi équivaldrait à interdire à la Commission de se servir des montants arbitraires comme élément de calcul, ce qui à mon avis serait une décision d'ordre technique que le Parlement ou des comités parlementaires ne devraient pas prendre. A mon avis, la question de savoir s'il faudrait maintenir en vigueur ou non ces montants arbitraires devrait être du ressort de la Commission. Je le dis sans défendre les intérêts des industries des provinces Centrales ou du littoral du Pacifique ou d'ailleurs. Ce que je soutiens, c'est que la Commission devrait être libre de statuer sur des questions techniques de ce genre, après avoir entendu tous les intéressés, car les commissaires, par leur savoir et leur expérience acquise au cours de nombreuses années, possèdent une compétence spéciale les autorisant à se prononcer sur ces questions.

Un mémoire déposé par le *Montreal Board of Trade* auprès du Comité de la Chambre des communes démontre que la suppression de l'arbitraire de base de Fort-William serait préjudiciable à l'industrie située dans le triangle Sudbury-Windsor-Montréal et qu'elle pourrait même être préjudiciable aux consignataires de l'Ouest qui prétendent être toujours obligés de régler la facture.

L'hon. M. CAMPBELL: Les chemins de fer des États-Unis continuent à appliquer des montants arbitraires, n'est-ce pas?

M. EVANS: Oui, surtout dans les États de l'Est. Il convient de dire que l'*Interstate Commerce Commission* tâche depuis douze ans d'établir aux États-Unis une échelle de taux de catégorie, qui n'est pas encore entrée en vigueur. M. Knowles a dit, sauf erreur, au Comité de la Chambre des communes que beaucoup de ces montants arbitraires seraient peut-être supprimés. Je n'en sais rien, mais, ne voulant induire personne en erreur, je dis que cette échelle pourrait entrer en vigueur, ou peut-être que non. Voilà douze ans qu'on y travaille. Chose intéressante: on n'est pas encore arrivé, aux États-Unis, à classifier les tarifs d'une manière égale et uniforme. Il y a trois classifications dans ce pays. Le Canada n'en a qu'une, réalisée en vertu de la Loi des chemins de fer dans sa teneur actuelle. C'est dire tout au moins que le Canada s'est rapproché, beaucoup plus que les États-Unis, de l'égalité visée. Une autre circonstance ayant à mon avis trait à la question dont je parle, c'est que les États-Unis n'ont pas tout à fait la chance que nous avons. Plusieurs des chemins de fer de ce pays bornent leur exploitation aux régions de l'Est, d'autres, aux régions de l'Ouest, et d'autres aux régions du Sud. Il se peut que leurs tarifs soient uniformes au début, mais je vous dis que cette uniformité disparaîtra bientôt, quand les besoins financiers des groupes ferroviaires régionaux se traduiront par des augmentations de tarifs.

L'hon. M. KINLEY: Tous ces taux de catégories seraient établis sur une base milliaire dans tous leurs aspects?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. KINLEY: La distance milliaire serait le seul élément considéré?

M. EVANS: Non lorsqu'il s'agirait de taux de catégorie ou de taux sur un produit désigné, établis par mille. En outre, certains taux ne seraient pas milliaires; ils pourraient être appelés taux de localité à localité.

L'hon. M. KINLEY: N'y a-t-il pas, aux États-Unis, des taux égalisés en tenant compte des besoins, comparés à la distance? Par exemple, une ville éloignée de 200 milles et une autre éloignée de 500 milles recevraient le même produit à un certain prix, du fait de l'égalité des taux?

M. EVANS: Il se peut que vous vouliez parler de la situation suivante. Les chemins de fer ont très souvent excepté des marchandises de l'augmentation proportionnelle. Par exemple (et c'est peut-être à quoi vous pensez, monsieur le sénateur), les cultivateurs de la Floride vendent la plupart de leurs oranges à New-York, tandis que ceux de la Californie doivent expédier leurs oranges sur un parcours deux fois plus long. Les chemins de fer qui desservent les premiers, comme ceux qui desservent les seconds, tiennent à conserver ce transport. On a trouvé le moyen suivant: des proportions données de majoration imposée sur les taux de transport de la Floride à New-York fixent la majoration maximum imposée sur les taux de transport des oranges et d'autres fruits, de la Californie à New-York. Peut-être est-ce à cela que vous pensez.

L'hon. M. KINLEY: Oui, à peu près.

M. EVANS: Mais à mon sens, il ne s'agit pas là de péréquation.

L'hon. M. DAVIS: Qu'en est-il des fruits importés au Canada par une certaine localité et distribués ailleurs au Canada?

M. EVANS: Un tarif de taux sur un produit désigné et quelques tarifs de concurrence sont en vigueur dans l'Est. Je ne sais pas au juste ce qu'il en est des taux sur les fruits dans l'Ouest.

L'hon. M. DAVIS: Durant la guerre, de nombreux arrivages de fruits, passant par Winnipeg, ont été distribués de là à l'est et à l'ouest. Comment varie le taux de transport mis sur ces denrées? Est-il le même pour Winnipeg que pour Toronto, par exemple? Durant la guerre, le régime des tarifs a été

bouleversé et, comme je l'ai dit, de nombreux arrivages de fruits, passant par Winnipeg, ont été distribués à l'est et à l'ouest à Fort-William, Toronto et d'autres localités. Le taux de transport de Winnipeg à tous ces endroits de l'Est était-il le même?

M. JEFFERSON: Je ne sais pas, monsieur.

L'hon. M. DAVIS: Je cherche à me représenter clairement la situation actuelle. Les bananes, par exemple, arrivent de la vallée du Mississippi à Winnipeg, d'où elles sont distribuées à l'est et à l'ouest sans frais de transport supplémentaires. En est-il toujours ainsi?

M. JEFFERSON: Je ne sais pas. Tout ce que je peux dire, c'est que des bananes ont peut-être été expédiées par voie ferrée, de la Nouvelle-Orléans...

L'hon. M. HAIG: Permettez-moi d'éclaircir les choses. Du poisson blanc a été expédié de Winnipeg à Chicago et à New-York dans des camions qui, au retour, ont apporté, en provenance du Sud des États-Unis, des fruits qui ont été distribués de Winnipeg à l'est et à l'ouest, par voie ferrée.

L'hon. M. DAVIS: Ces fruits sont arrivés par wagon, je crois, puis ont été distribués à l'est et à l'ouest sans frais de transport supplémentaires.

M. JEFFERSON: Il se peut qu'on ait transporté et déchargé des bananes de la Nouvelle-Orléans à Winnipeg, d'où on les a expédiées plus loin à Fort-William, Brandon ou ailleurs.

L'hon. M. DAVIS: Mais ont-elles été expédiées plus loin sans que les chemins de fer fassent payer d'autres frais de transport?

M. JEFFERSON: Non; ils ont fait payer le complément du taux direct exigé pour le transport à partir de la Nouvelle-Orléans. Si ce taux d'entier parcours jusqu'à Saskatoon était supérieur à celui jusqu'à Winnipeg, il faudrait payer l'écart entre les taux de transport jusqu'à ces deux dernières villes.

L'hon. M. KINLEY: Il se peut qu'il n'y ait pas d'écart.

L'hon. M. HAIG: Le volume des fruits transportés est très faible.

L'hon. M. DAVIS: Durant la guerre, il était considérable.

L'hon. M. KINLEY: Peut-être que le taux était le même.

M. JEFFERSON: Je ne le crois pas, non.

M. EVANS: Je tiens à dire en outre que l'échelle uniforme appliquée à tout le Canada prévue par le bill serait une source de bouleversement. Ce que nous proposons, c'est de conférer à la Commission le pouvoir d'autoriser, quand elle juge bon de le faire, les chemins de fer à avoir plus d'une échelle, peut-être une pour l'Ouest, une pour le Canada central et une pour les provinces Maritimes. Il faut de toute manière en avoir une pour ces dernières, vu qu'elles seraient exceptées de l'application de l'article et devraient conserver leur échelle actuelle. Les autres échelles seraient égales en matière de mouvements ferroviaires au sein des régions. Quant aux mouvements, entre les régions, il devrait être permis, avec l'approbation de la Commission, de leur appliquer n'importe laquelle de ces échelles, en y ajoutant des montants arbitraires. Si la Commission n'était pas d'accord avec nous et se ralliait à l'idée de ceux qui préconisent l'échelle unique, notre proposition ne lui permettrait pas moins d'adopter l'échelle unique. Cependant, elle devrait avoir le droit, qu'elle a maintenant, d'autoriser l'établissement de plus d'une échelle.

L'amendement présenté par nous devant le comité de la Chambre des communes à ce sujet figure au fascicule n° 2 des comptes rendus du Comité de la Chambre des communes.

Le PRÉSIDENT: S'agit-il des délibérations du mercredi 7 novembre?

M. EVANS: Oui. Avec votre permission, messieurs, je voudrais vous donner lecture des deux paragraphes, amendés comme je le voudrais.

L'hon. M. KINLEY: Ils remplaceraient le paragraphe (1) du bill proposé?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. KINLEY: Tout cela se trouve au fascicule n° 2 des Procès-verbaux et Témoignages du comité de la Chambre des communes?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. HAIG: Où voudriez-vous insérer l'amendement, dans l'article 332A?

M. EVANS: L'article 332A (1). Voici notre proposition:

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...

(C'était la chose difficile à prouver, disait-on)

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 revision de taux et de tarifs ou autrement, selon qu'elle le peut juger bon.

Avant de passer au paragraphe (2), je dirai que la phrase "en tenant compte de tous les intérêts légitimes en présence" a donné lieu à quelques contestations. Si je tiens à signaler la chose, c'est parce que, lorsque j'ai dit, il y a quelques minutes, que nous avions réalisé la péréquation sous la forme de la classification uniforme dans tout le Canada, prévue par l'article 322, il se trouve que la phrase en question figure dans cet article. Elle y figure au premier paragraphe, qui a trait à la classification des tarifs-marchandises et qui se lit comme il suit:

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 une classification uniforme autant que possible pour tout le Canada, en tenant compte de tous les intérêts légitimes en présence.

Ce paragraphe exige une classification uniforme et j'affirme que le paragraphe 332A (1) proposé par moi pourrait fort bien avoir l'effet de réaliser la péréquation, aussi bien que le susdit paragraphe.

Je ferai verser au compte rendu le paragraphe (2), tel qu'amendé par nous. Nous y avons ajouté un ou deux mots, à la suite de quelques questions posées à la Chambre des communes. Le voici:

(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;

L'hon. M. KINLEY: Cela veut dire que vous en voulez trois?

M. EVANS: Oui, et les mots ajoutés au paragraphe (2) sont les mots "ou des échelles uniformes". C'est une disposition nouvelle, mais qui vise à la même fin. Je continue:

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.

Les paragraphes (3) et (4) sont laissés tels quels.

L'hon. M. CAMPBELL: Si je comprends bien votre projet de modification, vous désirez laisser à la Commission des transports une plus grande latitude, afin qu'elle puisse opérer graduellement les changements qui conviennent le mieux à atteindre le but visé et conserver aussi les montants arbitraires s'il le faut pour égaliser les tarifs dans tout le Canada?

M. EVANS: C'est là notre intention et nous pensons que le projet l'exprime.

L'hon. M. CAMPBELL: Et vous estimez que le bill dans sa teneur actuelle empêcherait la Commission de conserver les montants arbitraires?

M. EVANS: Je le crains et, de l'avis du conseiller en matière de trafic du comité de la Chambre des communes, le bill supprimerait les "arbitraires" fondamentaux.

L'hon. M. REID: En face des recommandations de la Commission royale, que pensez-vous? Donnera-t-on suite à vos propositions?

M. EVANS: Je le pense. Il se peut, à mon avis, que certains mots du rapport de la Commission royale aient été interprétés par le comité de rédaction comme exigeant l'application de l'échelle unique, mais quand je tiens compte aussi de l'approbation générale contenue dans la partie du rapport ayant trait aux "arbitraires", d'après laquelle "l'emploi de suppléments de taxe comme moyen de tarification fait partie intégrante du barème des taux par catégorie de marchandises", j'estime que les deux choses exigent, même si l'application de l'échelle unique est incompatible avec l'emploi des "arbitraires", que la Commission des transports ait au moins le droit de dire s'il convient d'appliquer l'échelle unique, ou plusieurs échelles.

L'hon. M. CAMPBELL: D'après vos constatations, est-il pratiquement possible de supprimer tous les "arbitraires" d'un seul coup, lorsqu'on établit de nouveaux barèmes de tarifs? Simplement les supprimer, puis se baser immédiatement sur un autre principe? M. Jefferson pourrait-il me répondre?

M. JEFFERSON: Il est impossible de les supprimer tous d'un seul coup, sans bouleverser l'industrie.

L'hon. M. BAIRD: Je suppose que l'industrie se trouverait alors au comble de la confusion.

M. JEFFERSON: Notre proposition est présentée dans l'intérêt, non seulement des compagnies ferroviaires, mais aussi de l'industrie et du Canada. Car si vous supprimez les "arbitraires" et si vous les remplacez par une échelle établie sur une base milliaire, il en résultera des relèvements de taux absurdes, immodérés.

L'hon. M. BAIRD: Ne pensez-vous pas que nous, gens habitant une région aussi à l'est que la partie orientale de Terre-Neuve, souffririons d'une disparité très injuste, ou sinon, pourrions-nous sans doute obtenir de nombreux relèvements?

M. JEFFERSON: Vous auriez de très hauts tarifs.

L'hon. M. CAMPBELL: L'Ouest n'aurait-il pas des relèvements?

M. JEFFERSON: Oui monsieur, il en aurait, à la condition que l'échelle de taux établie ait pour effet de protéger, d'abord les recettes des chemins de fer, et ensuite, l'industrie. Vous pouvez avoir une échelle uniforme, appliquée à l'est comme à l'ouest de la tête des Grands lacs, puis des taux abaissés à partir de l'est de Lévis, dans le territoire délimité par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Mais lorsqu'on passe d'un de ces territoires à l'autre, il me semble qu'il faut faire des exceptions.

L'hon. M. CAMPBELL: Ce qui me frappe, c'est que la question est d'une nature si spéciale qu'elle est très difficile à trancher. Il vaut beaucoup mieux, à mon avis, laisser une question de ce genre à la discrétion de la Commission, une fois la politique générale exposée et prescrite dans la loi, car la Commission est à vrai dire l'autorité à laquelle les chemins de fer s'adressent toujours pour fixer ou modifier leurs taux, n'est-ce pas?

M. EVANS: Certainement.

L'hon. M. REID: A mon avis, la tentative de péréquation visée est fondée sur des réclamations présentées au cours des 25 ou 30 dernières années. Nous pensions que l'article 314 ou un autre, et parfois des instructions du Parlement lui-même, pourvoyaient à la péréquation, mais il n'en était pas ainsi, car la Commission a été d'un avis divergent. Maintenant, nous exigeons expressément de la Commission qu'elle fasse ceci et cela, comme le réclament, sauf erreur, des gens dans bien des parties du Canada, depuis de nombreuses années.

M. EVANS: Je vous affirme que la Commission a déjà pris de nombreuses mesures pour diminuer les disparités de taux, bien qu'on ne le reconnaisse peut-être pas. Il faut que nous lui rendions justice à cet égard. Ensuite, j'estime que certains taux ne peuvent ni ne doivent être égalisés. J'ai constamment distingué en paroles les taux milliaires de catégorie et les taux milliaires sur un produit désigné. Il est évident que les recommandations de la Commission royale établissent une distinction nette entre ces taux. Dans son rapport, il est question de taux préférentiels de localité à localité, appelés taux préférentiels spéciaux. Leur but est d'égaliser les conditions. Ce que la Commission déclare à ce sujet est fort intéressant, car il appert que la raison pour laquelle la loi et les recommandations de la Commission ont fait ces exceptions, et la raison pour laquelle l'alinéa c) du paragraphe (2) a été inséré, c'est que la Commission des transports pourrait estimer que certains de ces taux ne doivent pas être égalisés. Si vous voulez savoir ce que la Commission royale dit au sujet de ces tarifs de localité à localité, lisez le paragraphe 11, à la page 142 de son rapport, où les mots suivants corroborent assez bien les affirmations de mon mémoire:

On peut compter que ces tarifs-marchandises spéciaux seront uniformisés, dans la mesure où cela pourra se faire, en tenant compte de tous les intérêts en cause.

Vous retrouvez là ces mots et la Commission royale admet par là que certains taux peuvent être égalisés.

L'hon. M. KINLEY: Les tarifs de messageries entrent-ils en jeu ici?

M. EVANS: Je ne le sais pas au juste, mais je crois bien que non. Les articles qu'on est en train de modifier se rapportent uniquement au trafic-marchandises.

L'hon. M. KINLEY: Comment établissez-vous vos tarifs de messageries actuellement.

M. EVANS: C'est un sujet dont je ne suis pas prêt à parler.

L'hon. M. KINLEY: Avez-vous vos coudées franches?

M. EVANS: Oh non, nous sommes assujétis aux ordonnances édictées par la Commission.

L'hon. M. KINLEY: Par la Commission des transports?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. KINLEY: Avez-vous des concurrents en matière de taux de messageries?

M. EVANS: Oui, le trafic des messageries affronte une concurrence intense.

L'hon. M. KINLEY: Je suppose qu'il y a les bureaux de poste?

M. EVANS: Oui, et les autocamions.

L'hon. M. HAIG: Et les avions.

M. EVANS: Oui, c'est un commerce où les concurrents sont nombreux. Il y a beaucoup de taux de concurrence en matière de messageries. Dans mon premier exposé, j'ai mentionné que l'article 329 a quelque peu rapport avec ce point et je veux m'expliquer. J'ai sauté cet article, parce que je voulais en parler à propos des messageries. L'article 329 a) se lit ainsi: "Les tarifs de taux de catégorie 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... (veuillez remarquer ce mot)... 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."

L'hon. M. KINLEY: Pourriez-vous nous expliquer le sens de ce membre de phrase: "...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. EVANS: S'il fallait publier des taux de catégorie applicables à chaque localité du Canada, on serait débordé de travail, car il y aurait des millions et des millions de taux à fixer. La tâche serait formidable et le régime des taux établis par mille deviendrait onéreux à l'extrême. C'est pourquoi les échelles de taux de catégorie commencent par les distances milliaires les plus courtes et stipulent que les mêmes taux seront imposés à chaque endroit ou localité situé dans un rayon de dix milles. Puis, à partir d'une distance de 400 milles, les mêmes taux s'appliquent à chaque endroit ou localité situé dans un rayon de 20 milles. A partir d'une distance, disons, de 1,500 milles, il se peut que les mêmes taux s'appliquent à des sections de 50 milles. Le rayon de ces sections s'élargit donc progressivement.

Il y a deux choses à faire ressortir à propos de l'article en question. Le premier, c'est que la loi stipule que ces tarifs *peuvent* être exprimés par sections ou groupes dont le rayon *peut* s'élargir à mesure que la distance augmente. Voici ce que je veux faire ressortir d'abord. Si l'on veut conserver le trafic entre l'Est et l'Ouest, comment peut-on conserver les énormes sections établies dans l'Est en matière de trafic à destination de l'Ouest, en vertu de tarifs exigeant que les sections s'élargissent au fur et à mesure de l'augmentation de la distance? En d'autres mots, l'application de l'article aboutirait à fixer des tarifs comprenant des sections de dix milles, si l'on part de l'Est, et non les sections de 500 milles actuelles, et les sections les plus étendues se trouveraient dans l'Ouest. De même, si l'on part de l'Ouest, les sections les moins étendues viendraient en premier et prendraient graduellement de l'ampleur, mais je ne vois pas comment on pourrait agir en vertu d'une disposition stipulant que les sections doivent s'élargir au fur et à mesure de l'augmentation de la distance, tout en conservant les sections arbitraires actuelles.

Le PRÉSIDENT: En d'autres mots, le triangle Sudbury-Montréal-Windsor forme une énorme section.

M. EVANS: Oui.

Le PRÉSIDENT: Elle couvre des centaines de milles et il faudrait la diviser pour commencer en sections de dix milles, qui iraient en s'élargissant au fur et à mesure que la distance vers l'ouest augmente?

M. EVANS: Oui. En allant vers l'ouest actuellement, on se trouve immédiatement en présence d'une section de 500 milles. En allant vers l'est, on finit peut-être par trouver, une fois parvenu à l'Ontario, des sections assez vastes, mais tout cela est, à mon sens, incompatible avec le maintien de l'arbitraire de base.

L'hon. M. KINLEY: Mais si le trafic passe à travers la section, qu'est-ce que cela peut faire? A moins que le trafic ne s'arrête dans la section, quelle différence cela fait-il?

M. EVANS: C'est tout à fait le cas. Le trafic s'arrête dans la section ou y a son origine.

L'hon. M. KINLEY: Les voiturages s'effectuent à travers trois ou quatre sections?

M. EVANS: Oui, les taux en vigueur dans les provinces Maritimes ont été calculés d'après la section ou les taux arbitraires de ces provinces, puis d'après les taux arbitraires de base ou section de Fort-William, puis d'après les taux de catégorie pour des distances plus grandes. Il est donc possible aujourd'hui d'avoir, dès qu'on part de ces provinces, deux ou trois sections étendues tout au début de l'échelle tarifaire. Si on a pu le faire, c'est parce que la Commission *peut* établir des sections ou groupes graduellement plus étendus, en vertu de la Loi des chemins de fer, et si cette extension s'est produite, c'est parce que cette mesure n'a pas été appliquée aux voiturages interrégionaux; mais elle s'appliquerait aux régions où la classification, possible à mon avis, pourrait être établie.

Le PRÉSIDENT: Vos déclarations paraissent corroborer ce que vous avez dit précédemment, monsieur Evans, savoir, que la base du bill paraît abolir tous les "arbitraires".

M. EVANS: Je suis convaincu que tel serait son effet. Je me permets de douter que la Commission royale ait voulu dire qu'ils devraient être abolis.

L'hon. M. KINLEY: Vu qu'ils ont été établis par voie législative, le seul moyen de les abolir consiste à modifier la loi.

M. EVANS: Oui, si les exigences de la loi sont si strictes qu'elles ne permettent pas à la Commission d'appliquer ces "arbitraires".

L'hon. M. BAIRD: Si vous étiez un fabricant vivant à Terre-Neuve, voudriez-vous que les "arbitraires" fussent abolis?

M. EVANS: Monsieur le sénateur, je ne veux pas prendre parti. Je pense que cela me préoccuperait beaucoup.

L'hon. M. BAIRD: Je ne comprends pas du tout pourquoi il faudrait les abolir ou comment nous pourrions le faire.

L'hon. M. HAIG: Alors, pourquoi les abolir dans l'Ouest?

L'hon. M. BAIRD: Cela, c'est votre affaire.

L'hon. M. HAIG: Oh non, il faut qu'un projet de loi tienne compte des intérêts légitimes de chaque partie du pays.

L'hon. M. BAIRD: Vous avez tout l'habileté voulue pour veiller aux intérêts de votre partie du Canada.

L'hon. M. HAIG: Je demande des renseignements au sujet de Terre-Neuve et non de l'Ouest.

Si l'amendement que contient le bill selon M. Evans était laissé, les provinces Maritimes continueraient de jouir de taux arbitraires. Pourquoi l'Ouest ne demanderait-il pas de jouir du même traitement?

L'hon. M. BAIRD: Personne ne s'y oppose.

L'hon. M. HAIG: Vous ne nous l'offrez pas.

L'hon. M. BAIRD: Personne ne nous l'offre.

L'hon. M. HAIG: Pardon, on vous l'a offert.

L'hon. M. BAIRD: On le demande, mais on ne l'offre pas.

L'hon. M. HAIG: Il semble qu'on se mette à insérer des exceptions dans le bill, à peine est-il rédigé. J'estime qu'on devrait rejeter tous les amendements proposés, adopter le bill tel quel et voir quels effets il produit.

M. EVANS: J'espère qu'on ne le fera pas, car nous devrions nous plier au bill, ce qui serait difficile à faire. Je tiens à faire en sorte que le parapluie qui doit m'abriter puisse s'ouvrir. Je ne veux pas prendre parti dans cette affaire, mais si je comparais ici, c'est afin de faire remarquer qu'il est possible, par de fort simples amendements, de confier à la Commission le soin de trancher ces questions sans que la loi statue sur elles. Si les commissaires entendent des exposés présentés par le Manitoba ou Terre-Neuve, ils seront libres d'agir pour le mieux. Mais s'il faut que nous ayons l'échelle unique en question et qu'on abolisse les montants arbitraires, il pourrait en résulter de grands bouleversements, à mon avis.

L'hon. M. REID: Pensez-vous que les chemins de fer approuvent, plus volontiers que le public, les jugements de la Commission?

M. EVANS: Monsieur le sénateur, je crois que le public est enclin à juger que certaines des décisions de la Commission ne sont pas équitables et appropriées. Mais je tiens à dire que la Commission a rendu tout autant de décisions défavorables aux chemins de fer, décisions dont le public n'a pas entendu parler mais que nous pourrions juger plutôt inéquitables et inappropriées. Cependant, je n'en appelle pas de la Commission au Parlement. Je m'avoue battu ou je m'adresse à la Cour suprême, si ma demande est recevable, et j'estime qu'il m'incombe de respecter le tribunal légalement institué pour connaître de l'affaire. J'évite de prononcer devant une assemblée toute parole qui pourrait être interprétée comme irrespectueuse de l'autorité de la Commission. Si l'on a l'impression que cette dernière ne remplit pas son devoir, je serais très heureux qu'on la rende aussi puissante que possible et qu'on fasse que ses pouvoirs se rapprochent le plus possible de pouvoirs judiciaires. Tout ce que je lui demande, c'est qu'elle étudie mes difficultés dans un esprit tout à fait impartial et critique.

L'hon. M. REID: Nous savons que la Commission agit en conformité de la Loi des chemins de fer, bien entendu. Les commissaires ont maintes fois déclaré en rendant leur décision: "C'est tout ce que la loi nous permet de faire. Que certaines entreprises industrielles puissent être acculées à la faillite, peu nous importe. Tout ce qui nous importe, c'est de rendre une décision conforme à la loi." Mais c'est la première fois que la Commission royale a conseillé que la Commission des transports soit obligée d'agir de cette manière et de cette autre.

M. EVANS: A mon avis, monsieur le sénateur, s'il faut préciser à la Commission ce qu'elle devrait faire, son rôle utile devient presque nul.

L'hon. M. KINLEY: Mais c'est une question de mesure: jusqu'où faudrait-il aller?

M. EVANS: D'accord. J'accorde aussi que, compte tenu des récriminations qui ont surgi, il faudrait avoir un nouvel article relatif à la péréquation, exposant une politique de péréquation dans la mesure où cette politique peut être appliquée en pratique.

L'hon. M. BAIRD: Vous estimez qu'on devrait conférer à la Commission tous les pouvoirs requis pour lui permettre de prendre toute décision qu'elle juge bonne, dans chaque cause?

M. EVANS: J'estime que ses pouvoirs devraient être les plus étendus, car elle est ou devrait être un tribunal composé d'hommes expérimentés, possédant des connaissances qu'aucun d'entre nous ne possède. Forts de ce savoir, ils arriveront peut-être, dans telle ou telle cause, à une décision différente de celle qu'ils prendront dans une autre. A moins que la Commission ne reçoive la plus grande latitude d'action, me semble-t-il, autant vaudrait se passer d'elle et s'adresser aux tribunaux.

L'hon. M. CAMPBELL: Monsieur Evans, votre thèse est sauf erreur celle-ci: le Parlement ayant institué légalement la Commission des transports et lui

ayant conféré certains pouvoirs de statuer sur la question compliquée des régimes tarifaires, il nous faudrait modifier la loi de manière qu'elle soit capable en pratique?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. CAMPBELL: Non de manière qu'elle soit inapplicable en pratique et rende la Commission impuissante?

M. EVANS: D'accord. J'ajoute que les hommes de loi, comme moi, ne manqueront pas de pain sur la planche si l'on cherche à énumérer des dispositions dans la loi avec un tel luxe de détails que chacune de ces dispositions permettront de soulever des arguments juridiques. Plus la loi sera libellée en termes généraux et plus grande sera la latitude d'action laissée à la Commission, moins souvent les avocats auront l'occasion de recourir à la justice à propos de points de droit.

L'hon. M. CAMPBELL: Une seule question, portant sur les montants arbitraires. Aux yeux des fabricants des provinces Maritimes, le montant arbitraire au delà de Fort-William n'a-t-il pas une importance aussi prédominante que leurs propres montants arbitraires, lorsqu'il s'agit de chargements expédiés dans l'Ouest?

M. EVANS: Peut-être, je crois.

L'hon. M. CAMPBELL: Je pense en particulier à une tentative actuelle de développer une industrie à Amherst (Nouvelle-Écosse). Je connais une entreprise qui a décidé de s'y établir, à la prière du premier ministre de la province, pour y fabriquer des caisses pour glacières. Sa décision a été motivée par les taux imposés sur les marchandises expédiées dans l'Ontario et dans l'Ouest; elle pensait que le montant arbitraire en question lui permettrait d'acquitter ces taux. Maintenant, si je comprends bien les changements proposés, les marchandises que cette compagnie pourrait expédier d'Amherst à Winnipeg seraient assujéties aux taux milliaires de catégorie unique.

M. EVANS: Aux termes du bill dans sa teneur primitive, ce n'est pas douteux, à mon avis.

L'hon. M. CAMPBELL: Et en vertu de l'amendement proposé, la compagnie serait probablement avantagée par le montant arbitraire fixé pour le transport jusqu'à Lévis, au lieu de jusqu'à Montréal, comme c'était le cas autrefois. C'est-à-dire que le taux milliaire de catégorie s'appliquerait, non plus à partir de Montréal, mais à partir de Lévis, jusqu'à Winnipeg?

M. EVANS: A franchement parler, monsieur le sénateur, cet amendement, qui a été inséré sur la proposition des provinces Maritimes, je crois, m'est incompréhensible. Je n'arrive guère à comprendre son sens. Il pourrait signifier, comme vous le dites, que les taux de catégorie unique s'appliqueraient à toutes les localités du parcours de Lévis à l'ouest jusqu'à Prince-Rupert. Il pourrait signifier par contre qu'un nouveau montant arbitraire s'appliquerait à partir de Lévis. Il est sans doute évident que les taux appliqués au sein des provinces Maritimes ne seraient pas modifiés, mais je ne peux vous dire quel serait l'effet produit sur le montant arbitraire en vigueur pour ces provinces.

L'hon. M. CAMPBELL: A titre d'habitant de l'Ontario, je ne comprends pas du tout pourquoi l'on abolirait le montant arbitraire en vigueur dans l'Ontario et la région centrale. Sa suppression troublerait grandement les relations entre divers fabricants, de Windsor à Montréal. J'accorde au sénateur Haig qu'autant vaudrait maintenir en vigueur tous les montants arbitraires, si l'on en conserve un seul.

L'hon. M. HAIG: Supposez que, étant fabricant d'automobiles à Oshawa, je veuille en expédier quelques-unes au marché de Winnipeg. Si le bill était

adopté dans sa teneur actuelle, modifiée par l'amendement des provinces Maritimes, devrais-je payer le taux milliaire de catégorie, pour le transport d'Oshawa à Winnipèg?

M. EVANS: Oui, la loi l'exigerait.

L'hon. M. HAIG: Les seuls à en souffrir seraient les gens de l'Ouest du Canada.

M. EVANS: En réalité, je prétends que...

L'hon. M. HAIG: Votre argument a du bon sens.

M. EVANS: Si l'Ouest canadien paie des frais de transport sur le...

L'hon. M. HAIG: Le sénateur Reid n'est pas ici en ce moment, mais je peux vous dire ce qu'il y a au fond de tout cela, et le sénateur Campbell devrait entendre ce que j'ai à dire. Les gens de l'Ouest croient que l'Ontario et le Québec ne contribuent pas pour leur juste part aux recettes des chemins de fer, et le projet de loi à l'étude est censé remédier à cet état de choses. Mais il semble bien que le résultat doive être tout l'opposé de ce qu'on en attendait. Nous de l'Ouest allons être écorchés pour les marchandises en provenance de l'Est.

M. EVANS: Je ne veux pas, monsieur le sénateur, créer l'impression qu'il en résultera inévitablement des taux accrus de l'Est à l'Ouest du Canada. Il pourrait en être ainsi dans certains cas, mais dans d'autres cas, ce sera le contraire. Je prétends que nous devrions donner une certaine latitude à la Commission des transports et qu'elle ne se sente pas les mains liées.

L'hon. M. HAIG: Je partage les vues exprimées par le sénateur Baird, mais je prétends maintenant que si cet amendement n'est pas approuvé, les gens de l'Ouest du Canada devront, j'en ai bien peur, payer davantage pour les marchandises provenant de l'Est. Il ne s'agit pas, pour le moment, autant de Winnipeg que des denrées qui s'expédient au tarif du Nid-du-Corbeau. Ainsi, il se fait de grosses expéditions de bovins et de porcs des provinces de l'Ouest. Or, nous n'y gagnons rien parce que nous payons déjà le tarif du Nid-du-Corbeau. D'après moi, nous devons payer des taux majorés sur les denrées en provenance des Maritimes, de l'Ontario et du Québec, à moins que nous ne profitons de votre suggestion.

M. EVANS: Je ne veux pas vous laisser l'impression que je crois à une augmentation inévitable dans les recettes de l'Est à l'Ouest. Il faudra en faire le calcul. A mon avis, si vous voulez la péréquation dans l'Ouest et dans l'Est du Canada, libre à vous, mais ne croyez pas qu'il faille nécessairement enlever à la Commission des transports le droit d'établir entre l'Est et l'Ouest des taux modelés sur ceux qui s'y appliquent présentement. Il y aura nécessairement des augmentations si vous devez avoir certaines diminutions.

L'hon. M. HAIG: Je comprends cela.

M. EVANS: Je ne cherche que la justice dans cette affaire et je ne veux pas que les augmentations soient trop élevées.

L'hon. M. KINLEY: On a l'impression, ainsi que le sénateur Haig l'a déclaré, que les taux dans la péninsule du Niagara, en raison de la concurrence des camions, sont plus bas qu'ailleurs.

M. EVANS: C'est vrai.

L'hon. M. HAIG: C'est là toute la question.

M. EVANS: Pour être juste, je dois admettre que les taux de concurrence ne devraient pas servir de norme d'équité pour les autres taux,—et le projet de loi à l'étude n'y change certainement rien,—car les différences qui existent du fait de taux de concurrence plus bas sont attribuables aux concurrents et non aux chemins de fer.

L'hon. M. CAMPBELL: Il n'y a pas une grande différence entre les taux de catégorie du centre de l'Ontario et de l'Ouest du Canada.

M. EVANS: Il y a de grandes différences pour certains parcours. Loin de moi la pensée de contourner la question, mais il s'agit d'une affaire très embrouillée. Nous avons aujourd'hui dans l'Ouest du Canada deux échelles de taux de catégorie, à savoir: les taux réguliers de catégorie et les taux de catégorie de distribution. Ces derniers sont plus bas que les taux réguliers. Il y a plus de différence entre les taux réguliers de l'Est et de l'Ouest du Canada qu'entre les taux de distribution de l'Est et de l'Ouest. Dans l'Est, certaines denrées ou catégories sont transportées à un taux plus bas sur un certain parcours, mais vous ne pouvez généraliser. Je consacre à la comparaison plusieurs pages de l'un de mes ouvrages. Monsieur le sénateur, je suis venu ici pour dire que, en ce qui nous concerne, ces différences devraient disparaître et elles disparaîtront. C'est la conclusion à laquelle nous sommes arrivés et, à notre avis, elles devraient disparaître.

L'hon. M. KINLEY: Nous sommes là à parler d'arbitraires, mais la situation n'est-elle pas entièrement modifiée du fait du taux de concurrence, du taux de concurrence, du taux d'un produit désigné, du taux du marché, ainsi de suite...? En d'autres termes, vous marchandez dans chaque cas?

M. EVANS: Si nous avons un concurrent qui fasse un taux de cinquante cents tandis que le nôtre est soixante-quinze cents, nous devons décider si nous abandonnerons la clientèle audit concurrent, mais en ce qui concerne l'expéditeur, il ne paiera pas plus de cinquante cents.

L'hon. M. KINLEY: Autrement dit, il n'y a rien de régulier à l'égard des taux réguliers.

M. EVANS: Il n'y a rien de régulier à l'égard des taux de concurrence, mais tout est régulier en ce qui concerne les taux réguliers.

L'hon. M. KINLEY: Mais il ne se fait pas beaucoup de transport aux taux réguliers.

M. EVANS: Il ne faut pas oublier que près de 18.5 p. 100 de tout le trafic se fait à des taux de catégorie d'une sorte ou de l'autre.

L'hon. M. HAIG: Avez-vous d'autres observations à faire, monsieur Evans?

M. EVANS: Je vous prie d'excuser ma digression. J'aimerais vous exposer mes vues sur ces deux articles.

L'hon. M. KINLEY: Vos observations ont-elles été consignées dans les Délérations de l'autre comité, 2^e fascicule?

M. EVANS: Elles l'ont été. Le seul autre changement que je propose d'apporter à l'alinéa a) de l'article 329 serait de remplacer, dans les deux cas, le mot "doivent" par le mot "peuvent".

Voyons maintenant mon autre point. S'il vous faut d'autres détails sur la question de la péréquation, veuillez vous reporter aux deux amendements adoptés par le comité de la Chambre des communes. On a d'abord ajouté un nouvel alinéa f) au paragraphe 4 de l'article 332A et, deuxièmement, on a ajouté un nouveau paragraphe 5 à la clause 18 du bill à l'étude. J'aborderai cette clause 18 plus tard, mais je tiens à en dire un mot pendant que nous discutons cette question. Cet article prévoit l'octroi de subventions devant être affectées à une réduction des taux entre l'Est et l'Ouest du Canada. J'affirme donc qu'il n'y a pas la moindre partie du trafic entre deux régions quelconques du Canada qui puisse s'effectuer à l'heure actuelle en vertu de cette échelle unique. Le bill à l'étude y pourvoit, car pour le trafic entre l'Est et l'Ouest du Canada, nous bénéficions du régime de subventions pour réduire le niveau relatif des taux. Il n'y a plus d'échelle uniforme des taux réguliers, mais une échelle réduite des taux. Quant aux Maritimes, elles ont leur propre

échelle. Par conséquent, si mon raisonnement était juste avant l'adoption de ces changements, il l'est doublement maintenant qu'il ne peut plus se faire d'expédition de marchandises en vertu de cette échelle uniforme entre l'Est et l'Ouest du Canada ou entre l'Est ou l'Ouest du Canada et les Maritimes.

L'hon. M. KINLEY: Vous traitez maintenant de l'article 18?

M. EVANS: Je signale simplement qu'il ressort de l'amendement apporté à l'article 18 que l'échelle uniforme ne pourra jamais s'appliquer au trafic-marchandises entre l'Est et l'Ouest du Canada, les taux devant être réduits grâce à une subvention.

J'aimerais maintenant traiter des taux transcontinentaux. Voilà un sujet assez litigieux, mais je tâcherai d'être bref. En vertu de cet article, dans les endroits où les chemins de fer appliquent ou veulent établir des taux de concurrence transcontinentaux afin de faire face à la concurrence que constitue le transport qui passe par le Canal de Panama, lesdits chemins de fer doivent établir, pour tout parcours dans les deux sens dans tout l'Ouest du Canada, à l'égard des mêmes denrées, des taux n'excédant pas de plus du tiers les taux de concurrence. Nous avons soumis un exposé assez élaboré au comité de la Chambre des communes à l'égard de cet article, et nous avons bon espoir qu'il ne sera pas approuvé. C'est le seul article au sujet duquel nous avons pris une telle attitude. Nous convenons avec les conseillers juridiques de la Colombie-Britannique, du Manitoba et de la Ville de Winnipeg, que cet article s'appuie sur un faux principe, mais si nous sommes d'accord avec eux, ce n'est pas pour les mêmes raisons. Nous ne nous inquiétons guère des avantages ou désavantages régionaux; ce que nous voulons c'est de fonder la Loi des chemins de fer exclusivement sur des principes solides.

Voici les raisons qui nous semblent amplement suffisantes pour justifier notre attitude:

(1) Nous estimons qu'en introduisant un tel principe dans la Loi des chemins de fer, nous y ferions pénétrer en même temps les germes qui pourraient provoquer l'écroulement de tout l'édifice des tarifs-marchandises.

(2) Nous estimons que le principe de cet article vient en conflit avec les principes de péréquation exposés à l'article 332A, ou dans toute autre disposition équivalente relative à la péréquation.

(3) Nous estimons que cet article n'est pas conforme à l'esprit de l'article 331 ou de tout autre article équivalent portant que la Commission des transports doit s'assurer qu'en tout temps les taux établis par la compagnie de chemin de fer sont compensatoires.

(4) En soi, la formule du $1\frac{1}{3}$ provoquera de lourdes pertes de revenu ou de transport, ou les deux, pour les chemins de fer.

Je vais maintenant les prendre séparément.

Et d'abord, venons-en à mon affirmation que cette clause contient les germes de la désagrégation de tout le barème tarifaire.

Sous le régime de la loi dans sa forme actuelle, on ne saurait utiliser les taux de concurrence comme norme d'équité des autres taux, et il en est ainsi parce qu'on reconnaît que le niveau des taux de concurrence ne peut prêter à un traitement injuste dans les autres régions du pays où il n'y a pas de concurrence, étant donné que le niveau des taux est établi par le concurrent et non par la compagnie de chemin de fer. Il n'y a qu'une exception prévue dans la loi actuelle, et, à mon avis, c'est la seule que nous devrions tolérer; ce serait dans le cas où la compagnie de chemin de fer décidait de faire face à la concurrence à un certain endroit, et alors elle serait tenue de faire face à la même concurrence à un autre endroit, si les producteurs des deux endroits se faisaient concurrence sur le même marché.

Le projet de loi à l'étude aura pour effet d'établir à tous les points dans l'Ouest du Canada des taux qui pourront être fortement réduits par suite de la concurrence qui règne dans les ports de la côte de la Colombie-Britannique, mais qui n'existe à aucun point intérieur de l'Ouest canadien. Il s'ensuit que de nombreuses réductions s'imposeraient dans les taux aux points de l'intérieur si les chemins de fer doivent soutenir la concurrence aux points de la côte du Pacifique. Étant donné que la réduction des taux aux points de l'intérieur de l'Ouest canadien n'est aucunement provoquée par la concurrence, mais est imposée par des mesures législatives édictées à cause de la concurrence qui se fait ailleurs, il ne fait aucun doute que les personnes expédiant ou recevant des produits normalement transportés aux mêmes taux que les marchandises auxquelles les taux de concurrence s'appliquent, auront intérêt à savoir pourquoi ces dernières marchandises sont expédiées de tous les points de l'Ouest canadien à des taux plus bas que ceux qu'on leur fait.

De plus, même pour les produits auxquels s'appliquent les taux de concurrence, les gens demeurant dans les endroits situés à des distances variables de la tête des Grands Lacs jusque dans l'Ouest canadien, commenceront à se demander pourquoi Dawson-Creek, par exemple, bénéficie du même taux que Brandon, Regina ou Winnipeg, alors que les distances du parcours sont beaucoup plus longues. A ce propos, j'ai signalé au comité de la Chambre des communes un article éditorial paru dans un journal de l'Ouest qui a soulevé cette question.

Au cours de l'audition des témoignages par le comité de la Chambre des communes, M. Knowles a exprimé l'avis que si ces taux étaient réduits en vertu de cette clause par l'application de la formule du $1\frac{1}{2}$, ils ne devraient pas être employés comme norme d'équité des autres taux non visés par ladite clause; et je crains qu'il n'y ait bien des gens pour prétendre qu'ils devraient être ainsi utilisés.

Mon second point au sujet du danger qui menace le barème des taux du fait de l'introduction de ce principe, c'est que les chemins de fer appliquent un grand nombre de taux de concurrence entre d'autres points du Canada et qui ne répondent pas à la description des taux de concurrence transcontinentaux en vertu de cette clause. Ce que je crains, c'est que, même si l'article du bill à l'étude ne s'applique pas à ces taux, en peu de temps quelqu'un cherche à leur appliquer un tel principe. A vrai dire, ce sera, à notre avis, extrêmement difficile de vous donner la moindre raison pour laquelle ce principe, s'il est valable dans le cas des taux transcontinentaux de concurrence, ne devrait pas nécessairement l'être lorsqu'il s'agit de l'appliquer de façon générale à tous les taux de concurrence.

C'est pour cette raison, et pour d'autres aussi que j'ai déjà fait valoir, que je vous avertis que cette clause contient des germes qui peuvent provoquer la désagrégation de tout le régime tarifaire. Si la concurrence doit servir à réduire les taux à d'autres endroits, même s'il n'y a pas de concurrence présentement, on verra un jour ou l'autre une réduction générale de tous les taux du fait de cette concurrence, et il s'ensuivra l'écroulement de la structure tarifaire que nous avons aujourd'hui.

Quant à la deuxième objection, portant que cette clause déroge au principe de péréquation, il me semble qu'elle est l'évidence même. Supposons que vous expédiez disons dix produits désignés de la cinquième classe de l'Est dans l'Ouest du Canada, et que tous les dix soient assujétis au même taux aux mêmes endroits; enlevez maintenant de ce groupe un ou deux produits désignés et, en raison de la concurrence sur le littoral, appliquez à ces derniers un taux plus bas jusque dans l'Ouest du Canada, vous voilà avec la péréquation, ce qui veut dire des taux égaux pour des distances égales dans les mêmes conditions.

Abordons maintenant mon troisième point, à savoir: cet article ne concorde pas avec l'esprit de l'article 331. Je dois vous faire remarquer que le but de l'article 331 est de permettre à la Commission des transports d'exercer un contrôle plus efficace sur l'établissement des taux de concurrence.

Plus spécialement, ce contrôle a pour but de veiller non seulement à ce que les taux ne soient pas plus bas qu'il n'est nécessaire pour faire face à la concurrence, mais de voir encore que les taux soient compensatoires, c'est-à-dire que les chemins de fer n'émettent ni n'appliquent des taux qui n'ajouteraient rien à leurs recettes nettes.

Supposons qu'un chemin de fer soit en butte à une nouvelle concurrence entre l'Est du Canada et les ports du Pacifique, et qu'il désire émettre un taux de concurrence pour ne pas perdre de clients. Aux termes de l'article 331, ledit chemin de fer est tenu d'établir à la satisfaction de la Commission des transports qu'on peut raisonnablement espérer que la mise en vigueur dudit taux grossira ses recettes nettes.

Or, si le chemin de fer en question était obligé de se conformer à l'article 332B et d'appliquer la formule du $1\frac{1}{2}$ à toutes les expéditions de ce produit désigné sur l'Ouest canadien, il lui faudrait imputer à l'émission de ce nouveau taux la perte de revenu découlant des réductions de taux au territoire intermédiaire.

Il s'ensuit, à mon avis, que, même si le taux jusqu'au littoral peut rapporter plus que ne coûte la manutention du trafic, les pertes correspondantes attribuables à la réduction des taux aux autres points pourraient mettre le chemin de fer dans l'impossibilité absolue de faire face à la concurrence.

Qu'arrive-t-il dans un tel cas? Le trafic ferroviaire ainsi que les points de l'Ouest ne bénéficient pas de cette réduction; en effet, comme il n'y a pas de taux auquel on pourrait appliquer la formule du $1\frac{1}{2}$, les gens de l'Ouest n'en bénéficient pas et le chemin de fer perd sa clientèle.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'exposer au long ma quatrième raison, portant que cet article entraînerait une perte de trafic ou de revenu ou les deux à la fois.

M. Knowles et d'autres personnes ont déclaré devant l'autre Comité qu'en somme, un petit nombre seulement de produits étaient visés.

J'ai mentionné, pour ma part, les conserves alimentaires, et M. Fillmore, représentant de la ville de Winnipeg, a cité l'exemple des tôles d'acier. J'aurais pu mentionner également le tuyau de fer. Il y a environ 119 articles à l'égard desquels nos préposés au trafic disent que la formule du $1\frac{1}{2}$ s'appliquerait pour réduire les taux au territoire intermédiaire. Lorsque je parle de 119 articles, j'entends des centaines de produits qui sont considérés au même titre que ces produits, et il ne fait aucun doute qu'une forte proportion des marchandises assujéties aux taux transcontinentaux sont visées. M. Knowles a donné la réponse suivante (voir page 211) (*version anglaise*), des délibérations du comité de la Chambre des communes) à une question posée par un membre du Comité, M. Laing: "D. Peut-être n'avez-vous que quelques taux, mais vous avez l'énorme trafic représenté par une poignée de taux?—R. J'admets qu'il y en a beaucoup."

Permettez-moi de mentionner quelques-uns des exemples les plus frappants. Ainsi, pour les objets d'aluminium, il faudrait majorer de 22c. le taux de concurrence actuel pour éviter de le réduire en vertu de la formule du $1\frac{1}{2}$ jusqu'au territoire intermédiaire. Sur les conserves alimentaires, il faudrait majorer de \$1.29 le taux transcontinental de concurrence pour arriver au même résultat. Sur les objets en fer ou en acier, il faudrait augmenter le taux de concurrence transcontinental de 87c. à \$1.11 pour éviter le taux des points

intermédiaires. Les autres postes varient depuis 22c. dans le cas des chaudières, poêles, chaufferettes, jusqu'à \$1.29 dans le cas du lait condensé ou évaporé, et \$1.30 pour les matériaux à toiture.

L'hon. M. CAMPBELL: Seulement pour me permettre de bien saisir votre point, prenons, par exemple, les conserves alimentaires. Si vous déposez un taux de concurrence sur les conserves alimentaires jusqu'à Vancouver pour faire face à la concurrence...

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. CAMPBELL: ...ce taux n'a pas besoin d'être appliqué à une autre région?

M. EVANS: Non.

L'hon. M. CAMPBELL: Bon; supposons maintenant que cette clause soit approuvée. Si vous gardez ce taux, jusqu'à quel endroit à l'intérieur des terres devrez-vous appliquer la formule du 1½?

M. EVANS: Presque jusqu'à Winnipeg; à Carberry, juste à l'ouest de Winnipeg.

L'hon. M. CAMPBELL: Dès lors surgirait pour vous le problème suivant: Au lieu de réduire les taux à ces points de l'intérieur, des Prairies, et ainsi de suite, vous pourriez être forcés de renoncer à faire face à cette concurrence en Colombie-Britannique?

M. EVANS: Exactement. Prenons le cas des conserves alimentaires qui s'expédient en quantité de l'Est à tous les points de l'Ouest. Sur un wagon de conserves alimentaires de 70,000 livres destiné à Dawson-Creek et qui voyage à ce taux de concurrence, la perte s'élève à \$1,200; si le taux est celui de Calgary, la perte s'élève à plusieurs centaines de dollars par wagonnée. Cela ferait une différence de 6c. dans le taux de Brandon et l'écart augmenterait à mesure qu'on approche de l'Ouest.

L'hon. M. CAMPBELL: Je suppose qu'il serait en quelque sorte plus avantageux d'expédier des conserves alimentaires de l'Ontario à Dawson que de Winnipeg à Dawson?

M. EVANS: Naturellement; et c'est là une des choses...

L'hon. M. HAIG: Contre lesquelles Winnipeg s'élève?

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. HAIG: Nous avons à cet endroit une conserverie de blé d'Inde, de pois et de tomates. Ces produits seront gravement atteints de ce fait.

L'hon. M. CAMPBELL: Cette industrie sera forcée de fermer ses portes.

M. EVANS: Je ne veux pas me montrer injuste à cet égard. L'un des griefs formulés par les provinces de l'Ouest porte que les taux sont si élevés qu'il est impossible d'y établir des industries secondaires. Je gagerais n'importe quoi que de toutes les causes qui empêchent les provinces de l'Ouest de bien asseoir leurs industries secondaires, la principale est que les taux sont trop bas entre l'Est et l'Ouest du Canada.

L'hon. M. CAMPBELL: L'autre point que vous avez soulevé et qui, d'après moi, a suffisamment d'importance pour qu'on s'y attarde, est celui-ci: Si vous étiez tenu de déposer ce taux de concurrence de Vancouver, vos clients vous délaisseraient pour encourager votre concurrent, mais ce serait le seul à en profiter.

M. EVANS: C'est vrai.

L'hon. M. KINLEY: Qui serait votre concurrent?

M. EVANS: Dès que nous cesserons de transporter des marchandises à ce taux de concurrence transcontinental, il y aura sans doute de nombreux navires pour s'en charger.

Quant aux autres articles du bill à l'étude, je n'en dirai qu'un mot en passant. Les articles 379 et 380 prescrivent que la compagnie de chemin de fer doit dresser et produire des rapports. Le nouvel article 380B du bill à l'étude réitère la même obligation. Le but de ce dernier article est de permettre à la Commission des transports de prescrire pour les chemins de fer une classification et un système uniformes de comptes et de relevés concernant l'actif, le passif, les recettes et les frais d'exploitation relatifs aux opérations ferroviaires. Je ne m'oppose pas à cela du tout. La Commission dispose déjà, je crois, du pouvoir d'en agir ainsi, mais la Commission royale a cru qu'il valait mieux l'exposer en des termes précis. J'appelle votre attention sur le fait que le paragraphe (1) de l'article 380B, que vous trouverez à la page 9 du bill à l'étude, prescrit qu'une classification et qu'un système uniformes de comptes et de relevés doivent s'appliquer aux opérations ferroviaires. Ces mots sont à la dernière ligne dudit paragraphe. Maintenant, l'article 379 (1) prescrit ce qui suit: "Toute compagnie de chemin de fer, de télégraphe, de téléphone et de messagerie, comme tout voiturier par eau, 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". A mon humble avis, comme le système uniforme de comptes et de relevés, mentionné à 380B, ne s'applique qu'aux opérations ferroviaires, les deux autres articles ne devraient, eux aussi, s'appliquer qu'aux opérations ferroviaires.

Maintenant, en ce qui concerne la clause 18, je n'ai pas l'intention de répéter les déclarations que j'ai faites à ce sujet devant l'autre comité.

Le PRÉSIDENT: C'est-à-dire au sujet du montant de 7 millions de dollars?

M. EVANS: Oui. Nous avons fait des déclarations, qui ont été consignées aux pages 79 à 82 (*version anglaise*) des délibérations, séance du 7 novembre 1951. Nous croyons que nos observations étaient justes et sensées. Nous avons pensé, entre autre choses, que l'expression "voies ferrées" devrait être définie, parce qu'elle ne l'a pas encore été. Nous croyons que la Commission des transports aura beaucoup de difficulté à déterminer, dans l'application du présent article, ce que constitue l'entretien d'un "réseau de voies ferrées".

Le PRÉSIDENT: Monsieur Evans, avant de poursuivre, veuillez avoir l'obligeance de me dire si le ministre n'a pas déclaré qu'il proposait quand même un amendement à cet article. Cela pourrait élucider certains des points litigieux.

M. EVANS: Il a proposé un nouveau paragraphe 5, ou du moins un amendement par l'adjonction du paragraphe 5, qui n'a rien de commun avec la question qui nous occupe. Le paragraphe 5 prescrit que les montants versés en vertu de cet article doivent être affectés à une réduction des taux dans l'Est et dans l'Ouest. Il n'a rien à voir avec cette définition. Je n'ai pas l'intention de développer ce point. La question a été exposée en détail dans les délibérations de l'autre comité.

L'hon. M. CAMPBELL: L'expression "voies ferrées" devrait être définie?

M. EVANS: Oui, je le crois. A mon avis, le sens devrait être précisé.

Nous ne concurrençons personne à l'égard du montant de cette subvention, car nous n'avons qu'à la transmettre. Le nouveau paragraphe sur lequel le président a appelé mon attention, le nouveau paragraphe 5, expose l'une des difficultés dont nous croyons connaître l'existence. Le montant que nous touchons sous forme de subvention doit être affecté "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..." Ainsi que nous l'avons signalé à l'autre comité, les choses étant ce qu'elles sont, une compagnie de chemin de fer peut effectuer de gros travaux

d'entretien sur une section de route une année, et n'en faire que très peu sur cette même section pendant quatre ou cinq ans, pour y entreprendre ensuite d'autres travaux considérables de réparation. En vertu de cette clause dans sa forme actuelle, les montants versés au Pacifique-Canadien sont exposés à varier d'une année à l'autre. Et comme cette société est considérée comme le type modèle des compagnies de chemin de fer, le montant qu'elle touchera aura une répercussion sur la structure tarifaire au Canada. Le montant payé au National-Canadien n'aura pas la même portée, tant que le Pacifique-Canadien demeurera la norme dans ce domaine. Il me semble donc que si nos subventions doivent varier chaque année, nous nous heurterons à des difficultés insurmontables. Si des montants annuels variables doivent être affectés à réduire les taux de transport, ces réductions varieront elles-mêmes proportionnellement aux subventions versées au Pacifique-Canadien. C'est pourquoi je désire faire une suggestion que je crois capable de faire disparaître ces difficultés, et je propose de partager également les subventions entre le Pacifique-Canadien et le National-Canadien.

L'hon. M. KINLEY: Vous proposez qu'il y ait partage à parts égales?

M. EVANS: Oui, si on veut être pratique.

Le PRÉSIDENT: Qu'il devrait être versé au Pacifique-Canadien une subvention annuelle nette de trois millions et demi de dollars?

M. EVANS: Oui. Et nous réduirions nos taux de façon que le trafic-marchandises rapporte ce montant de moins au Pacifique-Canadien. Nous n'en serions pas plus riches d'un seul dollar, car le public bénéficierait de taux réduits. Naturellement, le public expédie également par le National-Canadien, et il y trouverait son profit à cause des taux réduits de cette compagnie, résultant de la subvention qu'elle recevrait.

L'hon. M. DAVIS: Comment vous partageriez-vous le trafic-marchandises? Vous ne transportez pas le même tonnage tous les ans.

M. EVANS: Je crois, monsieur le sénateur, qu'il faudrait établir une moyenne à long terme. Nous pourrions soumettre à la Commission des transports les détails pertinents en la saisissant de notre demandé de statuer sur la question. Ce n'est pas une simple affaire. Cet article du bill m'intrigue fort à cause de ses complications. Je crois que mon ami le sénateur Campbell, qui a une longue expérience dans l'expédition, comprendra ce que j'entends quand je dis que cette mesure provoquera une grande perturbation des tarifs différentiels par eau qui ont été fixés dans notre pays depuis 30 ou 40 ans. Je propose que dans la pratique, nous déterminions ce pour quoi nous toucherons une subvention, et que le partage soit fixe, afin que cette subvention exerce un effet stable sur la structure tarifaire.

Je crains que j'ai déjà pris beaucoup trop de votre temps. Ça n'a cependant pas été sans plaisir pour moi, et je vous en remercie sincèrement.

Le PRÉSIDENT: Au nom du Comité je désire vous remercier, monsieur Evans, de l'exposé extrêmement élaboré et clair que vous nous avez soumis. Abstraction faite de l'opinion que nous pouvons avoir sur les sujets discutés par vous, je ne crains pas de dire que votre exposé de la structure tarifaire au Canada a été fort instructif pour nous. En ce qui me concerne, j'affirme que cette discussion m'a grandement intéressé.

Messieurs, avant d'ajourner, je désire vous faire savoir que les conseillers juridiques de l'Alberta et de la Colombie-Britannique viendront témoigner mercredi matin.

A 6 h. 15 du soir, le Comité s'ajourne au mercredi 28 novembre, à onze heures du matin.

1951

LE SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT

Du Transport et des Communications

Rapport de la Commission royale des transports

Fascicule n° 4

SÉANCE DU MERCREDI 28 NOVEMBRE 1951

L'honorable Adrian K. Hugessen, président

TÉMOINS:

M. J. J. Frawley, K.C., conseiller juridique de l'Alberta.

M. C. W. Brazier, conseiller juridique de la Colombie-Britannique.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1951

COMITÉ PERMANENT
DU
TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS

L'honorable Adrian K. Hugessen, *président*

Les honorables sénateurs:

Aseltine	Horner
Baird	Hugessen
Campbell	Kinley
Davis	McLean
Dessureault	Nicol
Gershaw	Paterson
Grant	Raymond
*Haig	*Robertson
Hawkins	Reid
Hayden	

*Membre ex-officio.

ORDRE DE RENVOI

EXTRAIT des *Procès-verbaux* du Sénat, du vendredi 19 octobre 1951.

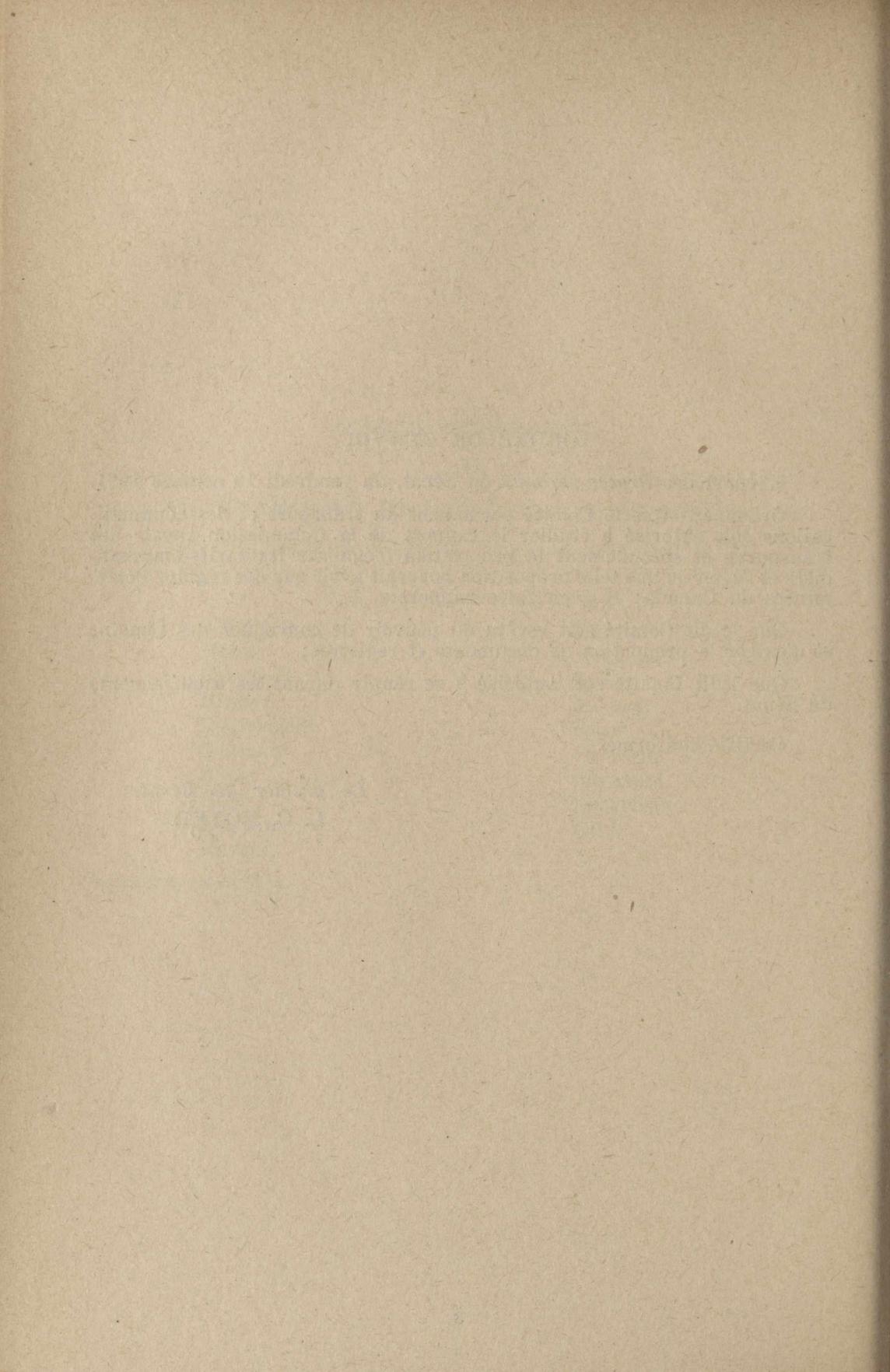
Ordonné:—Que le Comité permanent du transport et des communications soit autorisé à étudier le rapport de la Commission royale des transports, et spécialement la proposition d'égaliser les tarifs-marchandises et l'effet qu'une telle proposition pourrait avoir sur des régions déterminées du Canada; et à en faire rapport;

Que le dit Comité soit revêtu du pouvoir de convoquer des témoins et d'exiger la production de documents et registres;

Que ledit Comité soit autorisé à se réunir durant les ajournements du Sénat.

Certifié conforme.

Le greffier du Sénat,
L. C. MOYER.



PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 28 novembre 1951.

Conformément à l'avis de convocation, le Comité permanent du transport et des communications se réunit à 11 heures du matin.

Présents: Les honorables sénateurs Hugessen, président Aseltine, Baird, Gershaw, Haig, Horner, Kinley, McLean et Robertson—9.

Aussi présents: M. J. F. MacNeill, K.C., conseiller juridique et légiste parlementaire, et les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi du 19 octobre 1951, le Comité reprend l'étude du Rapport de la Commission royale des transports.

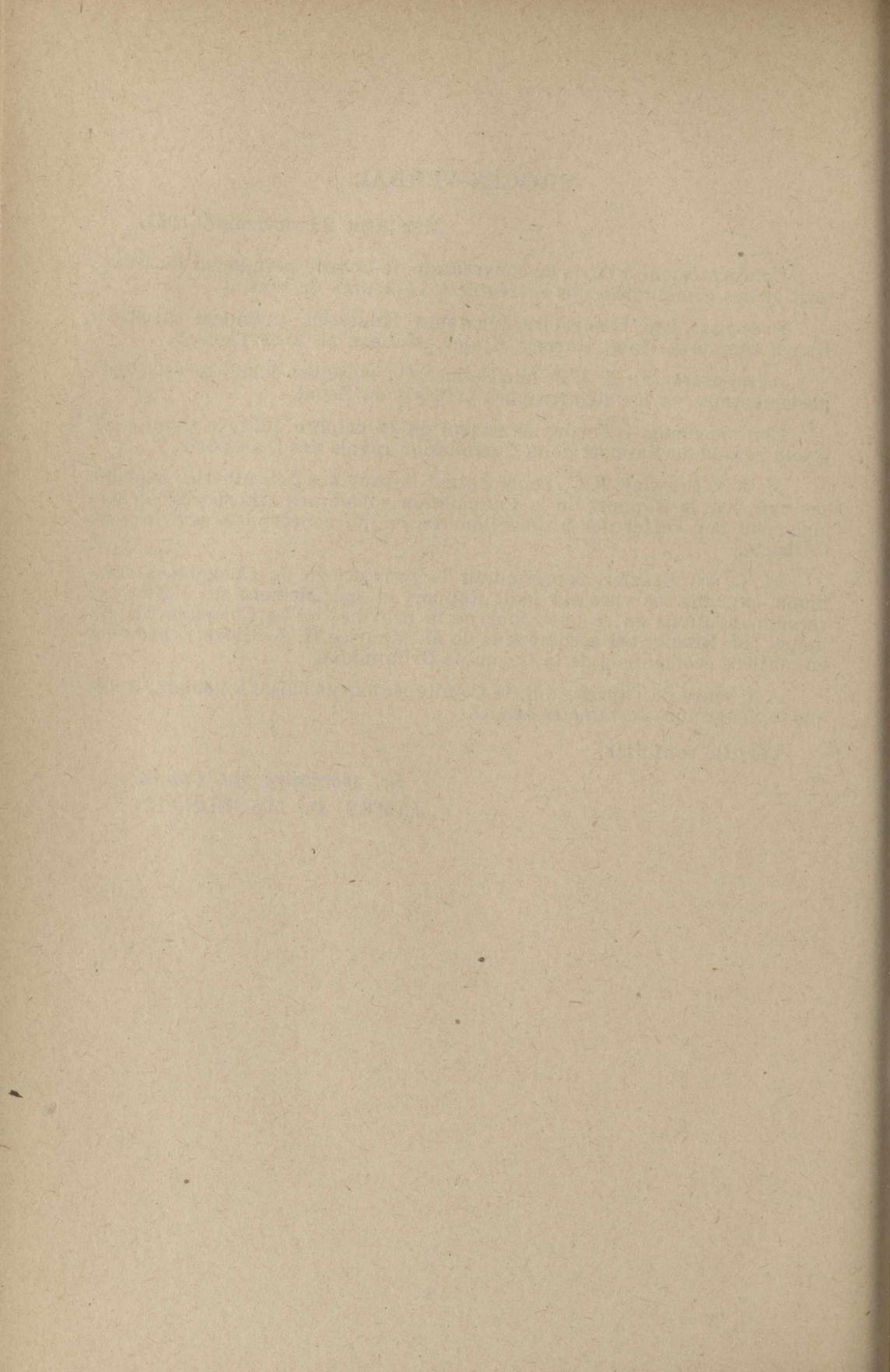
M. J. J. Frawley, K.C., représentant la province de l'Alberta, exprime ses vues sur le Rapport de la Commission royale des transports, et spécialement sur l'effet des propositions en ce qui concerne la province de l'Alberta.

M. C. W. Brazier, représentant la province de la Colombie-Britannique, exprime ses vues sur ledit Rapport et spécialement sur l'effet des recommandations en ce qui concerne la province de la Colombie-Britannique. M. Brazier est accompagné de M. Maurice H. A. Glover, conseiller en matière économique de la Colombie-Britannique.

A 1 heure de l'après-midi, le Comité s'ajourne jusqu'à demain, après que le Sénat aura terminé sa séance.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
JAMES D. MACDONALD.



TÉMOIGNAGES

LE SÉNAT

OTTAWA, mercredi 28 novembre 1951.

Le Comité permanent du transport et des communications, qui a reçu l'autorisation d'étudier le Rapport de la Commission royale des transports, se réunit à 11 heures du matin.

L'hon. M. HUGESSEN occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Nous avons avec nous ce matin M. J. J. Frawley, K.C., conseiller juridique de la province de l'Alberta, et M. C. W. Brazier, conseiller juridique de la province de la Colombie-Britannique. Cette dernière province est également représentée ce matin par M. Maurice Glover, conseiller en matières économiques de cette province. Qui le Comité désirerait-il entendre tout d'abord? Sera-ce le conseiller juridique de l'Alberta?

L'hon. M. ASELTINE: Commençons dans l'Ouest pour nous diriger ensuite vers l'Est.

L'hon. M. HAIG: Cela ne fait aucune différence.

Le PRÉSIDENT: Il semble que ce soit le désir du Comité d'entendre tout d'abord la plaidoirie du représentant de la Colombie-Britannique. Messieurs, voici M. Brazier, qui représente la province de la Colombie-Britannique.

L'hon. M. ASELTINE: Le témoin aurait-il des exemplaires de son exposé à nous distribuer?

M. BRAZIER: Monsieur le président, je m'excuse de ne pas être en mesure de distribuer des exemplaires de mon mémoire. Dans l'ordre normal de procédure, nous avons toujours passé les derniers, et l'article du bill qui fait l'objet de mes observations a reçu l'appui de la province de l'Alberta, tandis que nous nous y opposons. En général, mes remarques visent les arguments présentés par la province à l'appui de cet article, et c'est pourquoi il m'a été impossible de préparer un mémoire écrit avant d'entendre. . . .

L'hon. M. ASELTINE: Peut-être préféreriez-vous entendre tout d'abord ce que l'Alberta a à dire?

M. BRAZIER: Cela vaudrait peut-être mieux.

L'hon. M. KINLEY: Etes-vous pour ou contre cet article?

M. BRAZIER: Je suis contre.

L'hon. M. KINLEY: Et l'Alberta est pour?

M. BRAZIER: Oui.

L'hon. M. KINLEY: Nous devrions peut-être entendre l'Alberta en premier lieu.

L'hon. M. ASELTINE: Nous ignorions ce fait quand on a proposé que nous entendions la Colombie-Britannique la première.

Le PRÉSIDENT: Alors, nous entendrons d'abord M. Frawley.

L'hon. M. ASELTINE: Le témoin nous dira sans doute qui il est et qui il représente.

Le PRÉSIDENT: Il est M. J. J. Frawley, K.C., conseiller juridique de la province de l'Alberta.

L'hon. M. ASELTINE: Est-il membre du personnel du procureur général de l'Alberta ou simplement l'avocat représentant la province?

M. J. J. FRAWLEY, conseiller juridique de la province de l'Alberta: Je suis conseiller spécial du gouvernement de l'Alberta. J'ai été pendant quelques années membre du personnel du procureur général, et je suis présentement directement attaché au conseil exécutif. Depuis 1946, je m'occupe presque exclusivement des questions de tarifs-marchandises.

Les premières causes d'augmentation des taux datent de 1946, et j'ai été continuellement pris par ces causes à titre de représentant de l'Alberta dans la lutte entreprise contre les demandes de majorations de taux. Puis, quand la Commission royale fut instituée à la fin de 1948, et durant toute l'existence de cette commission, j'ai représenté le gouvernement de l'Alberta lors de la présentation des divers mémoires qu'il a soumis à cette commission. Je suppose que c'est par suite de mes efforts auprès de ladite commission qu'on m'a invité à venir témoigner devant votre Comité. Messieurs, ainsi que je l'ai déjà dit au comité des Communes — s'il m'est permis de le désigner ainsi...

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. FRAWLEY: Donc, comme je l'ai dit au comité des Communes, j'appuie intégralement ce bill. Le gouvernement et le peuple de l'Alberta, sans aucune exception ni aucune réserve, l'appuient intégralement aussi. Je ne me serais pas présenté devant vous, messieurs, pas plus, d'ailleurs, que devant le comité des Communes, si certaines personnes n'avaient pas saisi le Comité de leur opposition à certaines dispositions du bill. Voilà pourquoi j'ai cru de mon devoir de comparaître devant le Comité pour appuyer le bill, et je suis donc, messieurs, entièrement en faveur de cette mesure législative. J'entendais tantôt quelqu'un dire à M. Brazier que s'il avait des exemplaires de son mémoire, il serait bon de les distribuer aux membres du Comité. J'avais moi-même apporté quelques exemplaires du mien au comité des Communes, mais, malheureusement, je les ai laissés dans mon bureau. En supposant que vous puissiez vous procurer le compte rendu des délibérations du comité des Communes, il est bon que vous sachiez que j'ai comparu devant ce comité le jeudi 15 novembre, et que tout ce que j'ai dit est rapporté dans le procès-verbal et les dépositions, fascicule n° 4, du comité des Communes.

Messieurs, l'article du bill que je voudrais en premier lieu commenter est celui qui abolit les tarifs-types. Je suis pour l'abolition des tarifs-types, principalement parce que, implicitement du moins, cette abolition fera disparaître de la structure tarifaire ce qu'on a décrit comme l'approbation des tarifs-types, simplement parce qu'ils doivent être préalablement approuvés par la Commission des transports. Mes remarques à ce sujet seront très brèves. Il est vrai qu'en vertu d'un article de la Loi des chemins de fer, qu'on est en passe d'abroger par le bill à l'étude, les tarifs-types comme on les appelle, mais qu'on désigne aussi "tarifs maximums de

parcours milliaire", devaient être approuvés par la Commission des transports avant d'entrer en vigueur. Il s'agissait simplement des taux qu'une nouvelle compagnie de chemin de fer, par exemple, déposait à la Commission des transports avant de commencer à fonctionner. Il est vrai que ces taux doivent être approuvés par la Commission des transports. On a prétendu que cette approbation préalable constitue une preuve qu'ils sont, en fait, justes et raisonnables et c'est pourquoi mon ami M. Evans, le vice-président et l'avocat général du Pacifique-Canadien, a fait cette proposition au comité des Communes. Eh bien, si M. Evans avait raison alors, je n'hésite pas à dire qu'il est temps que les tarifs-types proprement dits disparaissent, car c'est pure fantaisie de prétendre que les tarifs-types, les taux maximums de parcours milliaire, du seul fait qu'ils ont été approuvés par la Commission des transports, sont nécessairement des taux justes et raisonnables.

Je n'aurai pas besoin, je le sais, d'en dire davantage sur ce point quand je vous aurai donné l'exemple qui me vient à la mémoire et que j'ai déjà cité au comité des Communes. Le tarif-type, le tarif maximum de parcours milliaire, le tarif qui est approuvé par la Commission des transports en vertu de l'article 330, qui s'applique au charbon transporté de Drumheller à Toronto, est de \$38.80 la tonne. Vous vous dites immédiatement que c'est là un taux fantastique et, en effet, cette épithète lui va comme un gant, mais il n'en reste pas moins que ce taux a été approuvé par la Commission des transports. Ce taux doit être approuvé en vertu de la Loi des chemins de fer. Il ne s'est jamais transporté une seule tonne de charbon à ce taux; en fait, il y a bien des années, on a imposé le taux supposé normal de \$13.10. C'est ce qui s'appelle une dégringolade du taux soi-disant approuvé, et, cependant, jamais il ne s'est expédié une seule tonne de charbon au taux de \$13.10. Puis, les chemins de fer établirent un taux de \$8, mais pas une seule tonne ne fut transportée à ce taux. Au vrai, pas une tonne de charbon ne sortirait de l'Alberta si le gouvernement n'ajoutait une subvention au taux établi par les chemins de fer. Je n'ai donné cet exemple que pour démontrer que ces taux sont désuets, comme l'a constaté la Commission royale des transports. Il faudrait les supprimer, et si nous nous débarrassons du préjugé que ces tarifs-types sont justes et raisonnables, à mon avis, nous avons déjà là une bonne raison de les abolir.

L'hon. M. REID: Puis-je intervenir pour poser une question? Je suppose que les taux que vous mentionnez s'appliquent à l'expédition du charbon de Drumheller vers l'Est. Les mêmes taux s'appliquent-ils vers l'Ouest jusqu'en Colombie-Britannique?

M. FRAWLEY: On expédie du charbon sur le littoral du Pacifique. Je ne suis pas sûr, monsieur le sénateur, mais j'imagine qu'on doit l'expédier à un taux spécial de produits désignés.

L'hon. M. REID: Il doit en être ainsi, car on en expédie de vastes quantités de Drumheller vers l'Ouest.

M. FRAWLEY: Je ne crois pas que nulle part dans tout l'Ouest on transporte du charbon au tarif-type, au tarif maximum de parcours par mille. En fait, comme vous le verrez dans le rapport de la Commission royale, moins de 1 p. 100 de tout le trafic de toutes les compagnies de chemin de fer se fait à ces tarifs-types qu'on est en passe d'abolir.

J'aimerais dire maintenant un mot de l'article 331, qui vise les taux de concurrence. J'appuie cet article également. La Commission royale a beaucoup parlé des taux de concurrence, et par suite de ses recommandations et de leur mise en vigueur intégrale, nous avons l'article 331.

L'objection des provinces de l'Ouest — et nous avons fait l'unanimité là-dessus de même que les provinces Maritimes — les objections que nous avons soumises à la Commission royale au sujet de toute cette affaire des taux de concurrence, venaient de ce que l'application desdits taux de concurrence par la Commission des transports était à peu près nulle. Il y a dans la Loi des chemins de fer certaines dispositions relatives aux taux de concurrence, mais, dans la pratique, je crois pouvoir affirmer que chaque fois que les chemins de fer ont pris sur eux de décider qu'un taux de concurrence devrait être établi, ils ont simplement avisé la Commission des transports que tel ou tel taux lui était soumis. Le règlement du tarif renferme une disposition établie par la Commission des transports pour sa propre régie interne, laquelle disposition permet à la Commission des transports d'exiger des détails sur les taux de concurrence au moment où ils sont déposés, et il serait intéressant, je crois, de lire la clause 17 dudit règlement du tarif. Voici cette clause, qui vise exclusivement les taux de concurrence :

“L'avis relatif au dépôt de ce barème devra être accompagné d'un exposé précis des raisons de la dite publication, du nom de la personne pour laquelle le taux a été établi, du taux et du nom du voiturier concurrent, du taux qui s'appliquerait autrement en l'absence de ladite publication, et de tous autres détails pouvant convaincre la Commission des transports du bien-fondé de la décision prise”.

Eh bien, nonobstant cette disposition, nous avons soutenu devant la Commission royale que l'application des taux de concurrence était, comme je l'ai dit, absolument nulle.

Nous n'avons pas à nous excuser de l'enquête que nous avons faite à l'égard de la structure tarifaire de concurrence dans le Canada central, car nous avons soutenu devant la Commission royale qu'à cause du grand nombre de taux de concurrence dans le centre du Canada, les compagnies de chemin de fer ont dû invoquer les dispositions relatives aux monopoles dans la structure tarifaire pour combler leurs pertes de revenu dans les régions où les taux de concurrence étaient si répandus. La Commission royale semble avoir tenu compte de l'effet général de nos protestations, car, dans le nouvel article qui a été inséré en conformité de ses recommandations, nous constatons que la Commission des transports a des pouvoirs étendus de réglementer de façon positive les taux de concurrence. Les renseignements qu'elle est maintenant autorisée à exiger des voituriers ne sont peut-être pas plus nombreux que ceux qu'elle était autorisée à leur demander dans les quelques termes généraux que je lis dans le règlement actuel sur le tarif, mais le nouvel article présente un avantage — je dis bien un avantage — qui consiste à spécifier les divers renseignements qu'elle est maintenant censée obtenir à l'égard des taux de concurrence.

Nos amis du Pacifique-Canadien m'ont précédé au comité des Communes, et je puis dire entre parenthèses que ma position est en réalité très semblable à celle de mon ami M. Brazier. J'ai témoigné après le représentant du Pacifique-Canadien et je me suis limité dans mes remarques à réfuter les objections formulées par cette compagnie contre le bill, car, comme je le disais au début, je n'ai aucun commentaire à faire au sujet du bill, si ce n'est que nous sommes très heureux qu'il ait été présenté, que les gens de l'Alberta en sont satisfaits et que nous voudrions le voir adopter sans que rien n'y soit changé.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous interrompre, monsieur Frawley? Vous devriez savoir, je crois, que M. Evans a témoigné devant le présent Comité et qu'il nous a répété dans leur substance les objections à l'article 331 qu'il avait formulées devant le comité des Communes. Nous sommes donc parfaitement au courant et vous pouvez vous dispenser de nous fournir des explications.

M. FRAWLEY: Merci, monsieur le président. Je n'ai pas pris connaissance de ce que M. Evans a dit ici, mais il a dû dire à peu près la même chose qu'au comité des Communes. Dans ces circonstances, je crois que je vais répéter ce que j'ai dit au comité des Communes en guise de réponse.

Tout d'abord, permettez-moi d'affirmer formellement que cet article me plaît, qu'il donne maintenant des directives à la Commission des transports. Il lui indique, d'une façon nouvelle, l'intention du Parlement. Cet article charge la Commission des transports de régler les taux et il lui indique quel moyen, quelles armes elle a maintenant à sa disposition pour contrôler les taux de concurrence.

Le PRÉSIDENT: Un instant, s'il vous plaît. Le reproche que M. Evans faisait à la dernière partie de l'article 331, lignes 31 et suivantes, c'est de ne pas donner suite au rapport de la Commission royale, car, sous "recommandations", à la page 96 de son Rapport, la Commission royale recommande que cette question des renseignements que la Commission des transports doit exiger des voituriers au sujet des taux de concurrence, soit incorporée dans le règlement de la Commission des transports et non dans la loi.

M. FRAWLEY: Oui, monsieur le président, je me rappelle que M. Evans a soutenu que cette question devrait être prévue dans le règlement. Or, le gouvernement du Canada, en faisant rédiger le bill en question, a plutôt observé l'esprit que la lettre de la recommandation de la Commission royale et je me hâte de déclarer qu'à mon humble avis, il a très bien fait, car si nous devions nous guider sur le règlement, nous nous trouverions exactement dans la même posture qu'à l'heure actuelle. En d'autres termes, il n'y aurait aucun changement. Et si je puis parler en toute franchise, je crois que d'après le Pacifique-Canadien, la situation est à tout prendre satisfaisante en ce qui concerne les taux de concurrence et qu'aucun changement n'est nécessaire. Puis-je ajouter — et je ne désire pas m'en excuser — que la raison pour laquelle je suis obligé de discuter l'attitude du Canadien-Pacifique est très évidente. Le National-Canadien a témoigné à deux reprises devant le présent Comité — la première fois avant qu'aucun témoin vienne déposer — pour dire (les paroles de M. O'Donnell ont été consignées dans le compte rendu) qu'en général, il approuve le principe du bill. Puis, il revint témoigner à la suite de tous les autres témoins. . . .

L'hon. M. HAIG: A titre d'homme d'affaires, pouvez-vous me dire comment le National-Canadien aurait pu faire autrement?

M. FRAWLEY: Vous voulez dire parce qu'il est la propriété du peuple canadien?

L'hon. M. HAIG: Et le gouvernement administre les affaires du peuple. Comment ce chemin de fer aurait-il pu s'opposer au gouvernement?

M. FRAWLEY: Vous me demandez, en ma qualité d'homme d'affaires, pourquoi je pense qu'il n'aurait pu agir autrement. Franchement, pour moi, ce n'est là qu'un autre chemin de fer. Chez moi, c'est le principal réseau dans à peu près la moitié de la province.

L'hon. M. HAIG: Mais ce n'est pas l'attitude que vous avez prise sur les taux devant la Commission? Vous avez combattu les taux du Pacifique-Canadien et, entre nous, on admet que ces taux n'ont pu être rentables pour le National-Canadien à cause de sa capitalisation.

M. FRAWLEY: Oui.

L'hon. M. HAIG: Et que le taux du Pacifique-Canadien était le taux-type.

M. FRAWLEY: C'est vrai.

L'hon. M. HAIG: Que le National-Canadien l'approuve ou non, cela n'a aucune importance.

M. FRAWLEY: Permettez-moi d'ajouter un mot. Je ne veux pas me trouver dans la nécessité d'argumenter avec vous. Le National-Canadien transporte beaucoup de marchandises soit à des taux de concurrence soit en vertu de cet article litigieux 332B. Mais permettez-moi de vous dire, monsieur, que si le National-Canadien peut fonctionner avec les taux transcontinentaux, et les taux des points de l'intérieur, sans avoir à abandonner les taux transcontinentaux...

L'hon. M. HAIG: Mais vous et moi avons dû payer les déficits chaque fois que ce chemin de fer en accusait, et il a toujours fonctionné à perte depuis 1921, sauf pendant la guerre.

M. FRAWLEY: Vous voilà rendu très loin si vous entendez que la façon dont il transporte les marchandises importe peu, car, en définitive, c'est le peuple canadien qui comble les pertes.

L'hon. M. HAIG: Certainement, c'est ainsi.

M. FRAWLEY: Naturellement, c'est ce qui s'appelle aller loin. Tout ce que je puis dire, c'est que nous considérons cet organisme comme une compagnie de chemin de fer au même titre que tout autre chemin de fer.

L'hon. M. HAIG: Il ne faut pas mal interpréter mes paroles. Je crois que le National-Canadien est régi par des administrateurs compétents, mais, à mon avis, vous ne devriez pas venir nous dire que l'approbation de ce bill par le National-Canadien signifie quelque chose. Il ne pourrait agir autrement. Ses administrateurs sont nommés par le Parlement et le gouvernement du Canada et ils relèvent directement du gouvernement canadien. Par conséquent, en toute bonne foi, je ne vois pas comment ils peuvent venir ici et faire un tas de difficultés à propos du bill à l'étude. Je ne crois pas que ce soit là un argument en faveur de cette mesure législative.

L'hon. M. KINLEY: Ne serait-ce pas peut-être le contraire, c'est-à-dire que le gouvernement représente le point de vue du National-Canadien? Et comme le National-Canadien est une société puissante du gouvernement, n'a-t-elle pas une grande influence sur les mesures législatives qui sont présentées?

L'hon. M. HAIG: Je ne partage pas ce point de vue.

L'hon. M. REID: Puis-je poser une question? Peut-être est-il injuste d'interroger M. Frawley au sujet du Pacifique-Canadien, mais M. Evans, dans son témoignage, s'est opposé à l'article 331, et il a déclaré que sa compagnie ne mettrait certes pas les taux de concurrence en vigueur jusqu'à Vancouver; qu'elle courrait à la faillite si elle le faisait. Voici donc la question que je veux poser: Advenant que ce bill soit approuvé, est-il obligatoire de mettre lesdits taux en vigueur?

M. FRAWLEY: Non, absolument pas.

L'hon. M. REID: Si cette mesure ne comporte aucune obligation, je me demande ce qu'elle comporte.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a aucune obligation pour les chemins de fer de mettre des taux de concurrence en vigueur où que ce soit.

L'hon. M. HAIG: Si M. Frawley veut bien prendre connaissance des témoignages que j'ai devant moi concernant le trafic destiné à Sault-Sainte-Marie, par exemple, où la voie du Pacifique-Canadien est de 200 milles plus courte, il comprendra que le National-Canadien aurait certainement le droit d'établir les mêmes taux que le Pacifique-Canadien, sans avoir à fournir tous les autres détails.

M. FRAWLEY: Je le crois. M. Evans pense-t-il que le National-Canadien ne pourrait le faire à cause du libellé de l'article 331?

L'hon. M. HAIG: Non, mais il serait appelé à donner des renseignements qu'il ne serait peut-être pas en mesure de donner.

M. FRAWLEY: Si vous voulez me laisser continuer ma réponse...

L'hon. M. HAIG: J'ai bien peur que vous ne soyez près de la fin de votre raisonnement à l'égard de cet article, et je voudrais vous demander de me renseigner sur un autre point. Qu'est-ce qui déterminerait une société comme le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien à établir des taux de concurrence si ce n'était dans le but précis de tâcher d'activer les affaires?

M. FRAWLEY: Pour nulle autre raison.

L'hon. M. HAIG: J'ai beau faire, je n'en vois pas d'autres.

M. FRAWLEY: Non.

L'hon. M. HAIG: Alors, quelle différence y a-t-il? Si je dirigeais l'un de ces deux chemins de fer et si je jugeais que, pour faire face à la concurrence du trafic par eau ou par camion, il fallait établir un certain taux, je ne crois pas que je le ferais sans y être absolument obligé.

M. FRAWLEY: C'est vrai. Puis-je répéter ce que la Commission royale dit à la page 94 de son rapport?

On a de plus soutenu que la Commission des transports donne trop de liberté aux chemins de fer pour établir des taux de concurrence, et qu'une fois établis, ces taux demeurent dans les tarifs longtemps après que les conditions qui ont occasionné leur établissement ont cessé d'exister.

Ce n'est là, me direz-vous, qu'une épreuve entre la discrétion directoriale d'une part et le contrôle par l'organisme régulateur de l'autre.

Le PRÉSIDENT: Puis-je vous faire observer à ce sujet, monsieur Frawley, que ce que vous demandez consiste à rendre encore plus difficile pour les chemins de fer l'établissement de taux plus bas?

L'hon. M. HAIG: C'est là la question.

M. FRAWLEY: Certes, nous croyons que l'article à l'étude ne renferme aucun sous-entendu de ce genre, car la Commission des transports n'a le pouvoir d'exiger ces renseignements que si elle le juge pratique et désirable. Il ne faut pas oublier cela. M. Evans a donné au comité des

Communes des exemples de certaines catégories de renseignements qu'il est, à mon avis, impossible de fournir. Maintenant, je vous le demande, messieurs, devons-nous supposer un instant que la Commission des transports exigerait des compagnies de chemin de fer des renseignements que ces dernières ne pourraient fournir. Dans un tel cas, tout ce que les chemins de fer auraient à faire serait de démontrer à la Commission des transports que la chose n'est pas pratique ni même opportune, et dès lors la Commission des transports n'exigerait pas les renseignements supplémentaires mentionnés en regard des chiffres romains. C'est à ces renseignements, si je me souviens bien, que M. Evans faisait allusion devant le comité des Communes. Il les a tous examinés avec soin et a déclaré qu'il serait impossible de fournir une bonne partie de ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Il a fait la même chose devant le présent Comité.

M. FRAWLEY: La réponse que j'ai faite au comité des Communes à ce sujet, c'est que les chemins de fer ont tout simplement à convaincre la Commission des transports, à l'égard des taux particuliers de concurrence déposés pour étude, qu'il n'est ni pratique ni opportun de fournir certains renseignements particuliers. Il n'est certes pas de meilleure protection contre ce que le Pacifique-Canadien semble redouter, soit une demande de la Commission des transports adressée au chemin de fer de fournir des renseignements qu'il est impossible de communiquer.

Il me semble qu'il incombe au Pacifique-Canadien de prouver son argument. La compagnie a déclaré qu'elle ne craint pas que la Commission des transports obtienne cette discrétion. C'est ce que M. Evans a dit au cours de ses observations à la page 33, fascicule n° 1, du compte rendu du comité des Communes. Je tiens à déclarer qu'il est difficile d'imaginer un article de loi qui vise mieux que celui-ci à protéger le voiturier contre une demande déraisonnable et injuste de la part de la Commission des transports. Au surplus, il me semble, sauf votre respect, que ladite Commission pourrait difficilement se trouver en meilleure position. Avec toutes ses années d'expérience et son personnel compétent, elle n'agirait pas autrement, surtout à un moment où elle sort à peine d'une période d'administration complètement négative. A mon avis, il ne faut pas supposer que, si ce bill est adopté, elle va exiger des renseignements que les chemins de fer peuvent montrer qu'il n'est ni pratique ni opportun de demander.

Le PRÉSIDENT: Cela ne confirmerait-il pas, monsieur Frawley, l'opinion qu'il vaudrait mieux laisser à l'organisme régulateur le soin de régler cette question plutôt que de l'incorporer en détails dans une loi du Parlement?

M. FRAWLEY: Oui. C'est certainement là la position prise par la Commission royale. Comme je l'ai dit au comité des Communes, le Pacifique-Canadien est très satisfait de l'état de choses actuel. Tout est prévu par un article de la Loi des chemins de fer, qui revêt la Commission des transports du pouvoir de faire des règlements, ainsi que par cette clause du règlement de la Commission des transports que je vous ai lue au sujet des taux de concurrence. Le Pacifique-Canadien dit: "C'est suffisant, n'y changeons rien".

Le PRÉSIDENT: Non, mais, monsieur Frawley, personne ne s'oppose à la première partie du paragraphe (2) de l'article 331.

M. FRAWLEY: Vous remarquez alors les mots importants qui suivent la première partie du paragraphe (2): "et ces renseignements doivent, si dans un cas quelconque la Commission le juge pratique et désirable". Vous ne pouvez trouver de meilleurs mots pour donner à la Commission des transports l'option de dire: "Eh bien, nous n'exigerons pas ces renseignements, car il n'est pas désirable de les exiger". Le mot "désirable" a un sens très vaste, surtout dans une loi. La Commission dira que la chose "n'est ni pratique ni désirable" et ne demandera pas ces renseignements. Mais du moment que c'est indiqué dans la loi, j'admets volontiers — et c'est là le point que M. Evans a soutenu au comité des Communes — que certains d'entre nous peuvent demander à la Commission des transports d'exiger ceci ou cela. Nous en avons maintenant ce droit, mais nous ne l'avons jamais eu auparavant.

Dussé-je ne formuler aucune autre observation devant le présent Comité, je voudrais au moins vous faire observer que la Commission royale des transports a constaté qu'il y avait là une lacune; sinon elle ne nous aurait jamais soumis le présent rapport. Ce rapport de la Commission royale va donner au peuple canadien un "New deal" dans le domaine du transport, — pardonnez-moi le recours à ce cliché — et c'est sa façon de s'y prendre. Elle aurait fort bien pu dire: "La Loi des chemins de fer accorde une grande latitude, alors ne faisons donc rien à ce sujet". Au contraire, elle a voulu faire quelque chose de plus. Mais le Parlement dit à la Commission des transports: "Cela va satisfaire tous les Canadiens sauf ceux du Québec et de l'Ontario" — car, dans ces deux provinces, les gens ne s'intéressent pas beaucoup à la structure tarifaire puisqu'ils ne se sont jamais présentés devant la Commission royale. Il est vrai que les *Boards of Trade* de Montréal et de Toronto ont soumis des mémoires au comité des Communes, mais pendant les dix-huit mois qu'a siégé la Commission royale, aucun représentant de ces deux organismes ne s'y est présenté. Quoi qu'il en soit, le Parlement dit à la Commission des transports: "Ces gens se plaignent que l'application des taux de concurrence est nulle. Voici quelque directives qui vous permettront de régler ce grief".

L'hon. M. HAIG: Mais voyons un peu ces directives. La Commission des transports peut poser des questions sur "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 "la mesure dans laquelle le revenu net de la compagnie sera amélioré du fait des changements projetés." Comment, je vous le demande, pourrait-on déterminer cette mesure? Winnipeg se trouve à quatre cent dix milles à l'ouest de Fort-William. On est à construire une route nationale entre ces deux villes; dans cinq ans cette route sera terminée et un énorme trafic par camion y circulera. Que dis-je! les camions y roulent déjà. Comment le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien pourraient-ils évaluer leurs recettes s'il n'y avait pas cette concurrence? Ils n'exercent aucun contrôle sur le camionnage, et il est absolument impossible de répondre à ces questions avant que cette concurrence soit un fait accompli, mais une fois que la concurrence a commencé et que les camionneurs ont engagé des fonds dans leur entreprise, il devient très difficile de les arrêter. Telle est la situation. Je ne blâme pas le Québec et l'Ontario de ne pas faire d'opposition. Pourquoi en feraient-ils? Ils ont la concurrence.

M. FRAWLEY: Je ne m'oppose pas à cela.

L'hon. M. HAIG: Non, mais vous usez d'un subterfuge pour faire entendre qu'il est impossible de prouver qu'il n'y a pas de concurrence, qu'il leur est impossible de prouver qu'il y a concurrence, et que par conséquent on doit exiger des taux plus élevés. Peut-être y parviendrez-vous, mais les chemins de fer y perdront.

M. FRAWLEY: Je ne prétends pas qu'il soit absolument impossible, en dernière analyse, de fournir aucun de ces renseignements, mais, dans certains cas particuliers, il peut être impossible, voire même peu pratique, de le faire.

L'hon. M. HAIG: Ainsi que l'a fait remarquer le président, si nous disons que cela doit être incorporé dans le règlement, de quelle façon serez-vous atteints? Je ne saisis pas votre argument.

M. FRAWLEY: Tout ce que je puis dire, c'est qu'avec les années, on en est venu à penser qu'à cause du fait que la loi n'était pas très précise à ce sujet, il y a eu, je ne dirai pas de mauvaise gestion, mais une application négative qui en a fait voir de dures aux gens de l'Ouest du Canada, qui sont déjà obligés de payer ces taux élevés.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit simplement de décider si ce que vous demandez devrait être libellé de façon que, dans certains cas, les chemins de fer ne pourraient absolument pas s'y conformer.

M. FRAWLEY: Oui. Je ne dirai pas que ce sont précisément les mêmes renseignements, mais les chemins de fer fournissent beaucoup de détails lorsqu'ils s'adressent à la Commission des transports pour faire approuver une taxe convenue. J'admets qu'il y a là une différence, parce qu'une, deux et même trois industries sont intéressées, et elles sont capables de faire le calcul. Cela est vrai. Quoi qu'il en soit, cela ressemble assez à un précédent, et je crois même que c'en est vraiment un. Tout ce que je peux dire, c'est que si la chose n'est pas pratique et désirable, la Commission des transports ne l'ordonnera pas. Je vous avoue que je ne puis concevoir que la Commission des transports émette une ordonnance stupide ou insiste pour faire observer un ordre auquel il serait impossible d'obtempérer. L'autre solution serait de laisser les choses telles qu'elles sont. Après avoir passé dix-huit mois à entendre les arguments du Pacifique-Canadien ainsi que les nôtres, la Commission royale a décidé qu'il fallait faire quelque chose.

Le PRÉSIDENT: La Commission royale était d'avis que la question maintenant visée par la dernière partie de l'article 331 devrait être réglée en vertu du règlement de la Commission des transports.

M. FRAWLEY: Oui, c'est très vrai.

L'hon. M. KINLEY: D'ordinaire, taux de concurrence signifie taux plus bas.

M. FRAWLEY: Toujours, je crois.

L'hon. M. KINLEY: Vous avez parlé des intérêts du grand public. Pourquoi les chemins de fer ne pourraient-ils pas aussi facilement que possible établir des taux plus bas s'ils le désirent?

M. FRAWLEY: Parce qu'il faut tenir compte de ce qui suit. Le revenu qu'ils obtiennent d'un taux de concurrence, en sus de leurs frais réels, est parfois plutôt maigre, mais si, après avoir examiné la situation au centre du Canada, vous venez chez nous et découvrez que nous payons des taux très élevés parce qu'ils sont basés sur le volume du trafic, et c'est là un principe reconnu de tarification.

L'hon. M. KINLEY: C'est ce qui s'appelle la concurrence.

M. FRAWLEY: ... C'est là un principe reconnu de tarification. Donc, lorsque nous constatons cela et que nous notons une telle différence entre le revenu découlant de nos taux, déduction faite des frais, et le revenu provenant de la structure tarifaire dans le centre du Canada, c'est cet état de choses qui constitue notre grief. Nous nous sommes présentés devant la Commission royale et avons soumis notre cas non sur une base *ex parte*, car les chemins de fer ont fait une forte opposition, et vous voyez ce qui en est résulté. En ce qui me concerne, je ne vois rien de vexatoire dans cet article de loi, car je soutiens que la Commission des transports avait depuis toujours ce pouvoir. On l'a simplement précisé à son intention dans le présent article.

L'hon. M. REID: Craignez-vous que si le bill est adopté dans sa forme actuelle, il n'influe sur les taux des chemins de fer dans l'Alberta?

M. FRAWLEY: Je crois que c'est ce qui arriverait, monsieur. Les taux par rail sont présentement très bas en Alberta, à cause de la concurrence intense que font les camions sur nos routes nationales; ces camions assurent le service depuis la frontière du Montana, en passant par Edmonton et la route n° 1, et de Macleod, de Medicine-Hat, et desservent encore d'autres parties de la province. Ainsi que je l'ai dit, ces faibles taux sont attribuables uniquement à la concurrence intense qui vient des camions. Peut-être que si quelqu'un s'avisait de demander aux chemins de fer de justifier ces taux, il y en a un certain nombre qu'on pourrait juger trop bas. Mais cela ne m'empêcherait aucunement d'appuyer cet article sans réserve.

L'hon. M. REID: Je voudrais vous poser une question. Les gens de l'Alberta souffrent-ils injustement à l'heure actuelle du fait des taux de chemin de fer?

M. FRAWLEY: Les taux de chemin de fer en général?

L'hon. M. REID: Oui.

M. FRAWLEY: Nous payons les taux les plus élevés au Canada, et cela pour une bonne raison. Nous nous trouvons au haut du tableau tarifaire, avant que les taux commencent à baisser en Colombie-Britannique en raison des taux transcontinentaux.

L'hon. M. REID: Croyez-vous que cette mesure législative vous procurera quelque soulagement?

M. FRAWLEY: Oui, nous en retirerons un grand bien, et c'est la raison pour laquelle nous sommes heureux que le Parlement ait été saisi du bill.

L'hon. M. HAIG: De quelle façon serez-vous soulagés?

M. FRAWLEY: Bien, cela me reporte à l'article qui traite de la péréquation. Si le sénateur Reid me demandait de me limiter à l'article 331, ce serait autre chose.

L'hon. M. HAIG: La raison pour laquelle vous obtenez de l'allègement en vertu d'un autre article n'a rien à voir avec le présent article?

M. FRAWLEY: Oh non. Je parlais de l'ensemble du bill. Si le sénateur Reid s'enquerrait de l'article qui vise les taux de concurrence, c'est autre chose.

L'hon. M. HAIG: Examinons la situation en Alberta. Vous me dites que les chemins de fer ont à soutenir une vive concurrence de la part des camions entre la frontière américaine et Edmonton?

M. FRAWLEY: C'est cela.

L'hon. M. HAIG: Croyez-vous que le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien, ou les deux, exigent des taux plus bas que de raison et qu'ils tiennent bon quand même en dépit de la concurrence? Croyez-vous qu'il en est ainsi?

M. FRAWLEY: Je ne le crois pas.

L'hon. M. HAIG: Absolument pas, et si cela ne s'applique pas à cet endroit, pourquoi cela s'applique-t-il dans l'Ontario et le Québec? C'est là l'accusation que vous portez.

M. FRAWLEY: Je ne porte aucune accusation. Je dis simplement que sur la foi des témoignages entendus par la Commission des transports, celle-ci a conclu qu'il peut y avoir eu des cas où les taux payés étaient plus bas qu'ils auraient dû l'être une fois que la concurrence a disparu.

L'hon. M. KINLEY: Croyez-vous que les taux exigés dans l'Ontario et le Québec ont un effet réel sur ceux qui ont cours dans votre province?

M. FRAWLEY: Oui, je le crois, car, après tout, on se fixe un revenu global qu'il faut atteindre, et si vos taux de concurrence ne suffisent pas à solder les frais généraux, il vous faut puiser ailleurs, c'est-à-dire là où le volume du tarif est suffisant.

L'hon. M. REID: C'est le raisonnement que nous faisons en Colombie-Britannique au sujet de la canalisation du Saint-Laurent.

M. FRAWLEY: Malgré tout, nous cherchons certainement à améliorer notre situation, et ce bill nous en donne l'occasion.

L'hon. M. HAIG: Qu'advient-il des taux dits du Nid-du-Corbeau sur les céréales en vertu de ce bill?

M. FRAWLEY: Rien.

L'hon. M. HAIG: Ils sont bas, et les autres parties du Canada pourraient s'en plaindre.

M. FRAWLEY: Le Pacifique-Canadien a signalé la chose à la Commission royale et demandé une enquête au sujet de ces taux, afin de déterminer s'ils étaient inférieurs ou non aux frais d'exploitation, et la Commission royale a décidé que cette enquête ne serait pas effectuée.

L'hon. M. REID: Au sujet des taux des céréales, nous avons lutté pendant quelque quarante ans. Nous avons toujours payé un supplément de taxe sur les céréales que nous utilisons dans la province de la Colombie-Britannique, et pendant quarante ans il nous a été impossible d'obtenir un redressement.

M. FRAWLEY: Il est arrivé quelque chose hier qui peut vous intéresser sous ce rapport. A l'occasion de la dernière cause d'augmentation de taxe, la Commission des transports a décrété que les taxes sur les céréales destinées à la consommation domestique ne devaient pas être augmentées, pour la raison suivante: Ne pouvant augmenter la taxe du Nid-du-Corbeau, elle a jugé et ordonné que les taxes des céréales destinées à

la consommation domestique dans l'Ouest canadien ne devaient pas être augmentées. Dans la cause en instance devant la Commission des transports, les chemins de fer ont demandé que toute augmentation de taxe accordée soit appliquée aux tarifs sur les céréales destinées à la consommation domestique, et ainsi les céréales expédiées de l'Alberta à la Colombie-Britannique pour l'alimentation animale seront assujéties à une augmentation pour la première fois depuis 1921.

L'hon. M. BAIRD: Qui manutentionne le plus de céréales par voie de la Passe du Nid-du-Corbeau?

M. FRAWLEY: Des deux chemins de fer?

L'hon. M. BAIRD: Oui.

M. FRAWLEY: Sauf erreur, dans l'Ouest du Canada, le Pacifique-Canadien couvre une distance milliaire plus étendue que le National-Canadien. Je crois que c'est cela, n'est-ce pas, monsieur Evans?

M. EVANS: Je crois donner une réponse assez juste à M. le sénateur en disant que nous transportons plus de céréales que le National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, si nous voulons procéder de façon ordonnée dans notre étude, je crois que M. Frawley pourrait s'en tenir là à l'égard de l'article 331. Dans ce cas, veuillez, monsieur Frawley, aborder les autres articles que vous avez l'intention de discuter.

M. FRAWLEY: J'aimerais faire quelques brèves remarques au sujet de l'article 332A qui traite de l'égalisation. Je favorise l'établissement d'une échelle milliaire unique, principe fondamental de la péréquation à laquelle pourvoit l'article 332A. Dans mon exposé au comité de la Chambre, je répondais simplement au représentant du Pacifique-Canadien qui soutenait que la Commission devrait pouvoir établir plus d'un tarif milliaire. J'ai exprimé mon approbation du bill, qui ne prévoit qu'un seul barème milliaire. Je désire qu'on abandonne l'arbitraire de base de Fort-William qui, selon mon opinion et celle que nous avons formulée devant la Commission royale, nous oblige à déboursier, pour le transport des marchandises de l'Est canadien en Alberta, plus que nous ne paierions si les denrées circulaient entièrement dans l'Ouest du Canada. Le transport, par exemple, d'un chargement complet de Toronto à Edmonton, soit une distance approximative de 2,000 milles, coûte tant. Par ailleurs, si ce chargement était expédié de Fort-William à 2,000 milles à l'Ouest — et c'est à peu près la distance sur laquelle on peut tabler maintenant que la Colombie-Britannique utilise l'échelle des Prairies — il voyagerait à meilleur compte sur les lignes de l'Ouest, parce que les taux de distribution en vigueur dans l'Ouest sont moins élevés que les taux combinés de l'Est canadien, qui comportent l'arbitraire de base de Fort-William. Je ne veux pas entrer dans des détails trop compliqués. Je me contenterai de répéter que je favorise l'établissement d'une échelle milliaire parce qu'elle éliminera l'arbitraire de base.

L'hon. M. HAIG: Etes-vous opposé à tous les arbitraires?

M. FRAWLEY: En ce qui me concerne, oui. J'ai reconnu devant le comité de la Chambre le bien-fondé des mesures d'assistance — tel le maintien de l'arbitraire de Montréal — réclamées à l'égard des provinces Maritimes. Mais je désire voir éliminer l'arbitraire de Fort-William parce qu'il fait hausser nos taux sur les marchandises en provenance de l'Est du Canada.

L'hon. M. HAIG. En d'autres termes, lorsque l'arbitraire ne vous touche pas, vous n'y voyez pas d'objection, mais lorsqu'il vous est préjudiciable, vous vous y opposez.

M. FRAWLEY: Ne suis-je pas ici pour représenter les gens de l'Alberta, qui doivent payer des tarifs-marchandises qui seraient moins élevés si les denrées étaient transportées entièrement dans l'Ouest canadien? Nous ne voyons pas pourquoi le transport, de Toronto à Edmonton, devrait nous coûter plus cher que le service de Fort-William en même direction, sur les lignes de l'Ouest, surtout si l'on considère qu'en raison de la concurrence s'exerçant sur les Grands lacs, le mouvement qui traverse Fort-William est censé s'effectuer à peu de frais. Malgré ce fait, nous payons plus que si le transport s'effectuait entièrement sur les lignes de l'Ouest. J'en arrive maintenant à l'article 332B dont les représentants de l'Alberta ont réclamé l'adoption auprès de la Commission royale.

Le PRÉSIDENT: C'est bien celui dont les dispositions ne doivent pas prévoir une échelle milliaire unique, n'est-ce pas?

M. FRAWLEY: J'essaie sincèrement de vous comprendre, monsieur le président. En vertu de l'article 332B, nous paierons le taux de Vancouver plus un tiers. Si cela revient à établir deux échelles milliaires, je suis d'accord avec vous. Nous sommes satisfaits de cette disposition.

L'hon. M. HAIG: Voulez-vous me dire à quoi s'applique ce taux?

M. FRAWLEY: A quoi il s'applique?

L'hon. M. HAIG: Oui, quel trafic vise l'article 332B?

M. FRAWLEY: Les tarifs des chemins de fer comprennent ce qu'on appelle le tarif transcontinental "I-K", qui énumère toutes les marchandises expédiées de l'Est du Canada au littoral occidental sous le régime des taxes transcontinentales de concurrence. Celles-ci frappent plusieurs denrées. Je n'ai jamais essayé d'en établir le nombre ou la nature, mais cette question fut discutée au comité de la Chambre et je pense que M. Brazier, et son conseiller, M. Glover, l'ont fait.

Le PRÉSIDENT: D'après les témoignages recueillis par l'autre comité, ce tarif ne s'applique peut-être pas à un grand nombre de denrées, mais les articles visés sont en eux-mêmes fort importants. Autrement dit, un trafic très considérable est transporté à ces taxes transcontinentales.

M. FRAWLEY: En effet, monsieur. Prenez par exemple les conserves. Ce tarif comprend un grand nombre de denrées devenues indispensables à l'économie d'une bonne partie de l'Ouest canadien. La Commission royale a également mentionné les articles de fer et d'acier dont l'expédition se fait en grande quantité. Je ne me prononce pas sur le volume du trafic en cause. Mais il reste que ce tarif joue un rôle important; autrement, nous ne subirions aucun contrecoup du fait de son application. J'ajoute que si les Albertains se sont plaints du régime, c'est que pendant des années, ils ont dû verser des prix élevés en matière de transport, alors que les expéditions passant par leur localité jusqu'à Vancouver s'effectuaient à bien meilleur compte. Et cette population savait fort bien qu'aux Etats-Unis pareille anomalie n'existait plus. En effet, à la suite de l'adoption de l'*Interstate Commerce Act* et des décisions du tribunal arbitral qu'est l'*Interstate Commerce Commission*, les Américains bénéficient depuis 1922 d'un régime tarifaire fondé sur la parité. Si, par exemple, il en coûte \$1.50 pour le transport d'une denrée de Cleveland à San-Francisco, on peut facilement calculer les frais d'expédition d'un article en

direction de Salt-Lake-City. Voilà la situation qui existe outre-frontière à quelques milles au sud de l'Alberta. Une ligne tracée perpendiculairement à la frontière méridionale de l'Alberta traverserait par exemple les villes de Spokane, Salt-Lake-City et Ogden, atteignant un secteur fortement industrialisé des Etats-Unis. A tort ou à raison, nos gens ont pensé que le développement de ce qu'on a appelé l'Empire intérieur des Etats-Unis était dû en grande partie à l'établissement d'un régime de parité tarifaire et à ce fait que les tarifs-marchandises visant les expéditions vers les points intermédiaires ne dépassaient pas les taxes en vigueur sur le transport en direction du littoral. En dépit d'un tel précédent, la population de l'Alberta s'est vue forcée, durant ces quarante années, de verser les taux réguliers fondés sur le principe de l'imposition maximum, cependant que des denrées voyageaient jusqu'au littoral à des prix bien inférieurs.

Nous avons protesté auprès de divers organismes. Ainsi, en 1927, notre cause était introduite devant la Commission des chemins de fer du Canada, qui n'adopta aucune mesure corrective. Après avoir prétendu que les données que je viens de vous exposer ne se comparaient pas, les commissaires rejetaient l'appel. Tout en jugeant notre point de vue fort intéressant, les membres de la Commission Rowell-Sirois, qui fut saisie de la cause en 1938, déclaraient que la question était du ressort de la Commission des transports et exprimaient même l'opinion qu'elle fit l'objet d'une enquête. Les choses en restèrent là jusqu'en 1948, alors que le gouvernement institua la Commission royale des transports, l'investissant de pouvoirs étendus. Admis à comparaître devant cet organisme, nous nous sommes efforcés d'établir le bien-fondé de notre thèse.

L'hon. M. HAIG: Cette commission a-t-elle préconisé la mesure à l'étude?

M. FRAWLEY: Elle a recommandé, en manière de compromis, que les taux de transport à partir ou à destination du territoire intermédiaire n'excèdent pas de plus d'un tiers les taxes transcontinentales. J'ai soutenu, quant à moi, que l'article analogue de la loi américaine pourrait être adopté ici avec de légers remaniements. On me permettra de fournir de brèves explications au sujet de cette loi, à moins que M. Evans ne l'ait déjà fait. Aux Etats-Unis, il est de règle en matière de transport transcontinental que le trafic destiné au territoire intermédiaire ne soit pas taxé davantage que le trafic voyageant vers le littoral. Toutefois, la compagnie de chemin de fer a le privilège d'en appeler à un organisme régulateur, qui peut émettre une ordonnance autorisant un relèvement des prix en ce qui touche le transport vers la zone intermédiaire. La compagnie doit cependant prouver certains points, notamment le caractère juste et raisonnable de la taxe visant le territoire intermédiaire. J'ai émis l'avis que dans le cadre de la mesure que je proposais, le voiturier aurait à démontrer le caractère équitable de la taxe imposée sur les envois en direction du secteur intermédiaire au regard du taux qui frappe les expéditions vers des localités du littoral. Les représentants du Pacifique-Canadien ont répliqué qu'une règle aussi rigide ne devrait jamais être adoptée. La Commission a donc proposé une formule de compromis: la clause du tiers.

L'hon. M. REID: Le taux prévu dans cette clause s'applique-t-il aux endroits visés par les alinéas a), b) et c) du paragraphe premier de l'article 332B où sont définis respectivement le "territoire de l'Est", le "territoire de l'Ouest" et le "territoire intermédiaire"?

M. FRAWLEY: Monsieur le sénateur, le transport envisagé dans cette disposition comprend les mouvements de marchandises allant de l'Est canadien au littoral occidental. Considéré du point de vue géographique, le territoire intermédiaire s'étend, en somme, de Fort-William à Mission en Colombie-Britannique, je crois.

L'hon. M. REID: La règle du tiers vaudrait pour ce secteur?

M. FRAWLEY: Oui.

L'hon. M. KINLEY: Si les chemins de fer décidaient de hausser les taxes transcontinentales au niveau des prix de transport vers l'Alberta, quel avantage y verriez-vous pour votre province?

M. FRAWLEY: La province n'en retirerait, pour sûr, aucun bénéfice.

L'hon. M. KINLEY: Alors, comment l'Alberta se trouve-t-elle désavantagée du fait que la taxe transcontinentale est inférieure au taux prévu à l'égard du territoire intermédiaire?

M. FRAWLEY: Parce que cette disparité va à l'encontre du principe élémentaire voulant que les taxes imposées sur les voiturages de long parcours ne soient pas inférieures à celles qui visent des voiturages de moindre parcours.

L'hon. M. HAIG: Il ne s'agit pas alors d'uniformiser les taux, mais les conditions dans lesquelles ils doivent s'appliquer.

Le PRÉSIDENT: Nous en revenons au point que j'ai soulevé il y a quelques minutes, à savoir que c'est contre l'adoption d'une échelle milliaire uniforme que vous vous élevez, n'est-ce pas?

M. FRAWLEY: Sans vouloir vous contredire, monsieur le président, j'avoue ne pas comprendre qu'il soit question de deux barèmes milliaires. Si cette dualité s'impose, je n'y vois pas d'objection. Les Albertains veulent que soit corrigé un régime permettant aux chemins de fer de voiturier des denrées à 750 milles au delà de leur province et d'exiger à cet égard des prix moindres que les prix perçus sur des envois identiques qui ne traversent pas la frontière occidentale de l'Alberta.

L'hon. M. KINLEY: Votre attitude me paraît ressembler à celle qu'adoptent certains employés en réclamant un relèvement de salaire: l'argument invoqué n'est pas qu'ils fournissent plus de travail mais qu'ils reçoivent moins que d'autres. A leurs yeux, les services rendus n'entrent pas en ligne de compte.

L'hon. M. HAIG: Vous demandez aux chemins de fer d'établir à l'égard du trafic qui voyage vers Regina des taxes dépassant d'un tiers les taxes transcontinentales. Les compagnies répliquent que sous ce régime le transport du trafic de l'Est jusqu'à Regina leur occasionnerait des pertes qui devront être compensées par une hausse des taxes transcontinentales. De fait, on m'a affirmé que les chemins de fer peuvent voiturier des conserves de l'Est canadien jusqu'à Carberry (Manitoba) situé à l'est de Brandon, à meilleur compte qu'elles ne le font présentement. M. Evans nous a démontré de façon logique, je crois, que si les sociétés ferroviaires accédaient à votre demande, elles perdraient sur le voiturage à taux réduit et seraient forcées de relever en proportion leurs taxes transcontinentales. La péréquation devient alors impossible.

M. FRAWLEY: Je ne crois pas, monsieur le sénateur, que l'article dont vous parlez pourvoie à l'uniformisation des tarifs-marchandises; cette mesure est prévue par l'article 332A.

L'hon. M. HAIG: Vous me disiez que vous étiez opposé aux arbitraires; le taux projeté en est un.

M. FRAWLEY: En langage ferroviaire, "arbitraire" signifie une somme constante s'ajoutant à un montant donné pour former une taxe globale.

L'hon. M. HAIG: La formule proposée répond bien à ce concept.

M. FRAWLEY: S'il s'agit d'un arbitraire, j'en suis sûrement, parce que cette mesure va corriger un état de choses qui dure depuis quarante ans en Alberta et que bien des Canadiens par tout le pays estiment tout à fait injustifiable. Si la taxe de \$1.57 qui frappe les conserves voyageant jusqu'à Vancouver vaut aux chemins de fer un profit ou tout au moins un excédent sur les dépenses encourues, que penser de la taxe de \$3.23 perçue des expéditeurs de Calgary ou d'Edmonton pour le voiturage des mêmes denrées sur un parcours de 700 milles inférieur au précédent? A tort ou à raison — la Commission royale a d'ailleurs reconnu le bien-fondé de notre plainte — les gens d'Alberta prétendent que ce régime discriminatoire ne saurait durer plus longtemps. Puisque la taxe de \$1.57 leur rapporte déjà un surplus, quels profits exorbitants les chemins de fer ne doivent-ils pas retirer de la perception d'une taxe qui atteint \$3.23. Le caractère injuste d'une telle disparité a soulevé, parmi la population de l'Alberta de vives protestations, qui ont, semble-t-il, impressionné les membres de la Commission royale. De l'avis de ces derniers, un pareil régime doit cesser. La Commission a tout de même refusé d'adopter la formule américaine en vertu de laquelle nous aurions à verser seulement \$1.57. Mais pourquoi ne s'en contenterait-on pas? Si les chemins de fer réalisent un surplus sur le voiturage du trafic jusqu'à Vancouver, les expéditions qui ne vont pas au delà d'Edmonton ou de Calgary doivent leur être encore plus profitables. Cependant, la Commission a vu là une question controversable dont la solution appelait un compromis. Il fut donc décidé que les expéditeurs d'Alberta verseraient une taxe excédant du tiers celle qui frappe les envois en direction de Vancouver. La mesure marque un progrès aux yeux des Albertains, qui ont dû jusqu'à maintenant en payer le double. On a laissé à entendre devant le comité parlementaire et le vôtre que l'établissement du nouveau régime aboutirait à l'abolition des taxes transcontinentales. J'affirme, messieurs, que pareil argument ne vise qu'à semer la crainte dans les esprits.

L'hon. M. HAIG: Ce n'est pas ce que les compagnies ferroviaires nous ont représenté. Elles ont simplement expliqué qu'il leur faudrait relever leurs taxes transcontinentales de façon à compenser les pertes résultant de l'application du tarif intermédiaire.

M. FRAWLEY: C'est exact. Mais il reste à démontrer que cette nouvelle taxe vaudrait un déficit aux chemins de fer. Le Pacifique-Canadien prétend-il qu'un taux fixé à \$2.09 va lui occasionner des pertes?

Le PRÉSIDENT: Au dire de la compagnie, un abaissement des taxes sur le transport en direction de l'Alberta l'obligera à relever ses prix visant le trafic qui voyage jusqu'à Vancouver et le littoral, ce qui équivaldra pour elle à abandonner ce trafic aux compagnies de transport maritime.

L'hon. M. KINLEY: Oui, le chemin de fer perdrait ce trafic.

Le PRÉSIDENT: Et le revenu qu'il en tire.

L'hon. M. KINLEY: Une telle mesure serait même préjudiciable à l'Alberta.

M. FRAWLEY: Mais si la perception d'une taxe de \$1.57 est profitable aux chemins de fer, pourquoi ces derniers devraient-ils abandonner le service transcontinental aux sociétés de transport maritimes? A mon sens, s'ils peuvent maintenir ce prix, c'est uniquement en raison du profit excessif que leur procure un tarif intermédiaire atteignant \$3.23. Les expéditeurs d'Alberta ont bien l'impression de faire les frais du régime dont bénéficient les producteurs de Vancouver.

L'hon. M. REID: Je ne crois pas qu'il faille se soucier outre mesure de la question de savoir si la compagnie réalise ou non des profits. Nos chemins de fer, c'est un fait connu, ne peuvent démontrer qu'une ligne en particulier est rentable ou ne l'est pas; pareille donnée leur échappe. Une fois établi tel tarif, ils peuvent prétendre subir un déficit, mais ils demeurent dans l'impossibilité de prouver que le secteur en cause est exploité à perte. Les taxes, nous le savons, sont instituées d'après le principe de l'imposition maximum.

L'hon. M. KINLEY: La Commission des transports est présentement saisie d'une demande d'augmentation de tarifs-marchandises de la part des chemins de fer.

L'hon. M. HAIG: Il est clair comme le jour qu'un relèvement du salaire des cheminots doit entraîner une augmentation des tarifs.

M. FRAWLEY: Ce que je puis dire au sujet de cette question controversée des taxes transcontinentales de concurrence, c'est que les chemins de fer, sans formuler peut-être de menace précise, ont laissé entendre qu'ils pourraient les abolir. Pourquoi?

L'hon. M. HAIG: Ou les relever.

M. FRAWLEY: Pourquoi les compagnies parlent-elles d'abolir ou d'augmenter ces taxes? Parce qu'elles souhaitent préserver en même temps leur tarif intermédiaire et leurs taxes de concurrence. J'affirme que pareille exigence est déraisonnable. Je ne vois pas là une raison valable de maintenir les taxes élevées qui ont cours en Alberta.

L'hon. M. HAIG: Je vous signale un autre point: cet article vient en contradiction flagrante avec les dispositions du bill qui pourvoient à la péréquation des tarifs-marchandises au Canada par l'établissement d'un barème milliaire ou autrement et prévoient l'abolition des divers tarifs et arbitraires présentement en vigueur.

M. FRAWLEY: Considérant l'écart actuel qui sépare ces deux taux fixés respectivement à \$1.57 et \$3.23, comment pouvez-vous penser en toute honnêteté que la clause du tiers ne soit pas un facteur de péréquation? Il s'agit au moins d'une tentative en vue de niveler ou d'uniformiser les taux de transport.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Frawley, n'essayez-vous pas d'établir une comparaison entre des données différentes, à savoir des taxes concurrentielles et des taux qui n'ont rien à voir avec la concurrence?

M. FRAWLEY: Voilà qui est sûrement bien poser le problème. Je tiens à vous signaler une situation à laquelle nous nous reportons constamment; celle qui existe aux Etats-Unis où les expéditeurs de Salt-Lake-City et de San-Francisco versent les mêmes taxes. Si les chemins de fer américains pratiquent ce régime sans risque de faillite, pourquoi les compagnies canadiennes ne s'en accommoderaient-elles pas? Il existe ici un parallélisme parfait. C'est pourquoi, j'ai prié le professeur Locklin,

de l'Université d'Illinois, de venir témoigner auprès de la Commission royale des transports. Ce spécialiste a brossé devant les membres de cet organisme un tableau d'ensemble de la situation chez nos voisins du Sud. Certaines des données qu'il a exposées ont retenu, j'en suis sûr, l'attention des commissaires et inspiré leurs recommandations, auxquelles, du reste, le gouvernement s'est conformé dans l'élaboration de ce projet de loi.

L'hon. M. REID: Le régime tarifaire uniforme dont vous parlez n'a-t-il pas été établi aux Etats-Unis par suite de la concurrence plus intense qu'exercent les routiers de l'autre côté de la frontière? Par exemple, j'ai vu moi-même des camions à douze roues portant chacun quarante tonnes de marchandises démarrer, à quinze minutes d'intervalle de Seattle en direction non pas de Salt-Lake-City, mais de New-York. J'estime qu'à mesure que se prolongera la route transcanadienne, la concurrence entre le rail et la route va s'intensifier au pays. Je puis cependant me tromper en ce qui touche la position des chemins de fer américains.

M. FRAWLEY: Je me permets de vous dire en toute déférence que votre point de vue n'est pas conforme aux faits. C'est en 1914, alors que les services de transport routier n'étaient guère développés ou n'existaient peut-être pas encore, que fut établi le régime de Spokane dans le cadre duquel on ne pouvait exiger des expéditeurs de cette ville, par exemple, une taxe de plus d'un quart supérieure à celle que versaient les producteurs de Seattle. L'activité des routiers était encore assez restreinte quand on décida, en 1922, d'instituer la parité des tarifs-marchandises, qui est demeurée en vigueur depuis. J'estime cependant que l'expansion des transports routiers contribue à l'abaissement du niveau général des taux spécifiques et concurrentiels aux Etats-Unis, mais ce facteur n'entre pas en ligne de compte pour ce qui est de la parité entre les tarifs intermédiaires et les taxes transcontinentales. Messieurs, je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Nous vous remercions, monsieur Frawley.

Plaît-il au Comité d'entendre maintenant le représentant de la Colombie-Britannique, M. Brazier, et son conseiller économique, M. Glover?

L'hon. M. HAIG: Monsieur le président, j'ai une proposition à formuler, mais je ne saurais m'offusquer si elle n'est pas agréée. Les représentants de la Colombie-Britannique consentiraient-ils à nous parler surtout des articles 328 et 332B? Ce sont ces deux clauses qui me préoccupent, et comme l'heure avance, je propose que les témoins fassent porter sur elles leurs commentaires.

M. C. W. BRAZIER: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, j'ai l'intention, au cours de cet exposé, de m'en tenir à l'article 332B.

L'hon. M. HAIG: Pourriez-vous commenter brièvement l'article 328 et nous dire si, selon vous, certaines des dispositions qu'il renferme devraient faire l'objet d'un règlement ou d'une mesure législative.

M. BRAZIER: La chose importe peu, à mon sens, monsieur le sénateur. Le résultat sera le même dans les deux cas et nous n'aurions pas d'objection à ce que ces dispositions soient insérées dans la loi plutôt que dans les règlements.

L'hon. M. HAIG: C'est ce que je voulais savoir.

M. BRAZIER: Cependant, nous nous opposons sérieusement à l'adoption de l'article 332B. M. Frawley a fait certaines déclarations auxquelles nous regrettons de ne pouvoir souscrire. D'abord, nous n'admettons pas que la population de l'Alberta paie les tarifs-marchandises les plus élevés au Canada. La Colombie-Britannique est, comme vous le savez, la province la plus éloignée de la zone industrielle du Canada: elle l'est davantage qu'Halifax ou tout secteur des Prairies.

L'hon. M. REID: Et Terre-Neuve?

M. BRAZIER: Pardon, j'oubliais cette province.

L'hon. M. BAIRD: Nous sommes assez libéraux pour ne pas nous offusquer.

M. BRAZIER: Je m'excuse. Je n'ai pas vérifié la distance qui sépare Terre-Neuve du centre industriel du pays. C'est en Colombie-Britannique, sans aucun doute, que se paient les taxes les plus élevées au Canada. Depuis des années, nous avons subi un régime qui nous paraissait discriminatoire en ce sens que les chemins de fer percevaient des expéditeurs de la Colombie-Britannique une taxe supplémentaire sous prétexte que les wagons devaient escalader les montagnes de cette province.

L'hon. M. REID: Dites plutôt traverser les montagnes.

M. BRAZIER: L'une des voies gravissait les Rocheuses tandis que l'autre les traversait. C'est la question du tarif différentiel des montagnes qui se posait et dont vous avez tous entendu parler au moment où votre ancien collègue du Sénat était à la tête du mouvement lancé à Vancouver en vue de l'abolition de ce régime discriminatoire, que nous sommes finalement parvenus à faire disparaître il y a un peu plus d'un an. Mais il fut un temps où dans le domaine des taxes de catégorie, nous devons payer le double de ce qui était exigé partout ailleurs au Canada. La proportion fut d'abord réduite à une fois et demie, puis, après plusieurs années, à un et un quart. Nous sommes maintenant placés sur un pied d'égalité avec le reste du Canada, et c'est la mesure à laquelle nous avions droit.

A cause de cette longue lutte qu'elle a menée en vue d'obtenir l'égalité tarifaire, la Colombie-Britannique approuve le principe général du présent bill, qui vise justement à assurer autant que possible l'uniformité des tarifs par tout le Canada. C'est bien là, à mon sens, le premier objet de la mesure.

Nous savons qu'on ne peut appliquer à toutes les parties du Canada des taux uniformes de concurrence parce que celle-ci est variable et plus intense dans certaines régions qu'en d'autres. C'est pourquoi un régime rationnel de tarifs-marchandises ne saurait comporter l'égalité des taux de concurrence. Nous admettons avec les autres provinces que par le passé, la régie des taxes concurrentielles a pu être trop élastique et je crois que pendant les années de crise, les chemins de fer ont déploré aussi bien que nous ce fait que certaines de leurs taxes avaient atteint un si bas niveau qu'ils en étaient réduits à effectuer à perte le transport du trafic; la même situation a pu se produire en ce qui touche quelques-unes des taxes transcontinentales de concurrence. Nous étions volontiers d'accord avec les autres provinces pour reconnaître que la Commission des transports devait voir à ce que les taxes de concurrence assurent aux chemins de fer une compensation suffisante, c'est-à-dire un revenu qui contrebalance les déboursés, pour autant qu'on peut les évaluer, et allège dans une certaine mesure les dépenses générales des compagnies. La Commission royale a cru opportun de recommander qu'il soit formulé des règlements plus formels à cet égard.

Nous reconnaissons, je le répète, que la mesure pose les principes d'une juste appréciation des taxes concurrentielles.

L'hon. M. REID: Existe-t-il une définition précise du "taux compensateur"?

M. BRAZIER: Voilà trois ou quatre ans que j'étudie ces questions et je n'ai jamais pu trouver une formule permettant de démontrer le caractère compensatoire d'un taux en particulier. C'est là un problème fort complexe. Nous avons tenté d'établir l'équation pour ce qui est des taux imposés dans diverses régions et nous nous sommes heurtés à de grandes difficultés. Ainsi, une enquête a été menée dans le cas du tarif différentiel des montagnes. Mais la question reste épineuse. En s'en tenant à des moyennes générales, on peut dire qu'une taxe est compensatoire lorsqu'elle rapporte aux chemins de fer des recettes supérieures à leur revenu général moyen. C'est à peu près la meilleure approximation qu'il soit possible d'obtenir.

Nous appuyons en Colombie-Britannique l'idée d'un régime tarifaire aussi uniforme que possible au Canada, mais ne nous opposons pas à l'article 332B considéré en soi. Comme une couple de membres l'ont signalé ce matin, cette disposition établit à coup sûr une nouvelle règle applicable à une seule catégorie de taxes. L'un des articles du projet de loi pourvoit à une régie des taux concurrentiels; l'article suivant en expose les modalités, mais voilà qu'une autre clause fixe des restrictions en matière de tarif transcontinental et stipule que les taux s'appliquant au territoire intermédiaire ne devront pas excéder de plus d'un tiers les taxes transcontinentales. J'affirme qu'on a tort en principe de vouloir insérer dans une mesure visant à établir la péréquation des tarifs-marchandises une disposition qui consacre un régime d'inégalité en ce qui concerne une partie du trafic. C'est d'ailleurs la thèse que nous soutenons depuis des années.

M. Frawley a donné à entendre aux membres du Comité parlementaire que les chemins de fer tentaient de semer la crainte dans les esprits en présageant soit une hausse, soit une abolition éventuelle des taxes transcontinentales. Notre opposition à une pareille mesure ainsi qu'à toute régie des taxes transcontinentales remonte à plusieurs années et ne s'appuie sur aucun des arguments que les chemins de fer pourraient avoir apportés.

Comme M. Frawley le mentionnait, la question a été portée à diverses reprises devant la Commission des transports. Avec votre permission, monsieur le président, je donnerai lecture d'un extrait du jugement prononcé en 1927 par le juge McKeown, commissaire en chef de la Commission des chemins de fer. Vous en trouverez le texte aux pages 162 et 163 du rapport de cette commission.

En ce qui concerne trois des aspects ci-dessus énumérés de notre tarification actuelle, à savoir l'échelle des tarifs du Transcontinental, les tarifs des têtes de lignes, et la critique des différents parcours-types de l'Est et de l'Ouest, je suis d'avis qu'on n'a pas invoqué des raisons suffisantes pour qu'ils soient éliminés ou modifiés, comme l'ont demandé divers réquerants. Ils ont été débattus séparément dans les diverses décisions relatives aux tarifs. Leur origine, de même que les motifs de leur établissement et de leur maintien, ont été souvent expliqués, et, à mon sens, ces raisons justifient le maintien des modalités actuelles de notre tarification sans modifications sérieuses. Il est inutile, selon moi, de remettre sur le tapis ce qui a déjà été décidé à leur sujet. L'échelle des tarifs transcontinentaux a un but très défini, qui devrait être loué plutôt que condamné. Bien qu'elle donne lieu à certaines anomalies,

cependant elle ne nuit en rien à l'avantage du système en général. Il est vrai que certains endroits à l'est de Vancouver sont obligés de payer pour diverses marchandises des tarifs de transport plus élevés que ceux que l'on demande pour un long remorquage. Mais le point important est de savoir si les prix demandés sur le parcours à faibles distances sont justes et raisonnables. Les deux échelles de tarifs sont basées, comme on le sait, sur des principes différents et il ne faut pas les envisager aux mêmes points de vue.

Le transport transcontinental des marchandises s'est ressenti du fait qu'une voie nouvelle plus économique, bien que plus longue et moins directe, a été rendue possible par l'ouverture du Canal de Panama. Lorsque la livraison rapide n'est pas essentielle, la concurrence de cette dernière route est des plus formidables. La création de cette route a privé les chemins de fer d'un trafic considérable, et lorsqu'ils peuvent faire face à cette concurrence en fixant des tarifs transcontinentaux peu élevés, il faut les y encourager, et l'on ne devrait pas modifier les barèmes déjà établis.

Monsieur le président, ce sont là des arguments assez solides invoqués par un éminent spécialiste des questions ferroviaires. J'estime que la situation est la même aujourd'hui. Vous ne pouvez comparer les taux réguliers visant le transport des marchandises jusqu'à Calgary avec les taxes de concurrence qui frappent le trafic voyageant en direction de Vancouver. Ce régime comporte toutefois certaines particularités et je me permets de vous en signaler quelques-unes. Les taxes transcontinentales ne s'appliquent pas à tout le trafic transporté à Vancouver: certains produits très importants sont voiturés en Colombie-Britannique aux taux réguliers.

L'hon. BAIRD: Pouvez-vous nous en mentionner quelques-uns?

M. BRAZIER: Je vous citerai d'abord le cas des automobiles, puisque Vancouver en reçoit un bon nombre. La taxe sur le transport des autos jusqu'à cette ville est de \$8.83 les 100 livres.

Le PRÉSIDENT: Elles viennent de l'Est?

M. BRAZIER: Oui, c'est-à-dire de la région de Toronto et de Montréal. Le taux est de \$8.83.

L'hon. M. HAIG: Les cent livres?

M. BRAZIER: Oui, et la taxe perçue à Calgary n'atteint que \$7.37. Nous versons donc \$1.46 de plus. Le taux en vigueur en Colombie-Britannique est si élevé—et je parle d'expérience—qu'on y gagne à aller chercher soi-même sa voiture. L'ayant fait l'été dernier, j'ai pu épargner \$300.

L'hon. M. BAIRD: Il doit s'agir d'une grosse voiture.

M. BRAZIER: Non, elle est de dimensions moyennes. Le transport d'une auto à Vancouver coûte actuellement de \$285 à \$335.

L'hon. M. KINLEY: Oui. Mais des voitures de fabrication anglaise parviennent à cette ville par voie maritime.

M. BRAZIER: Oui. Le tarif des routiers est moins élevé; il s'établit chez nous à \$7.27 les 100 livres et à \$6.12 à Calgary, soit une différence de \$1.15. La taxe qui frappe les meubles transportés de l'Est à Vancouver s'élève à \$4.49, alors que les gens de Calgary ne paient que \$3.79 pour le même article, ce qui marque un écart de 70 cents. La taxe imposée chez

nous sur les articles de maison et les effets personnels est de \$3.52 au regard de \$2.91 à Calgary. Ce ne sont là que certains des produits importants qui parviennent de l'Est canadien en Colombie-Britannique et à l'égard desquels nous versons les taxes les plus élevées au Canada.

L'hon. M. KINLEY: Par ailleurs, vous bénéficiez des plus bas taux en ce qui touche d'autres denrées essentielles.

M. BRAZIER: Des plus bas tarifs au Canada?

L'hon. M. KINLEY: Je parle des produits auxquels s'appliquent les taxes transcontinentales.

M. BRAZIER: M. Frawley a mentionné les conserves. Je pourrais ajouter l'acier et ses produits. Ces articles voyagent à des taux relativement bas, soit ceux du tarif transcontinental. Je vous dirai dans quelques instants pourquoi on pense que ces taux sont inférieurs à la moyenne des taxes transcontinentales. Il est fait constamment allusion aux conserves. Le tarif des conserves ne s'applique que dans le cas d'un chargement complet, de 70,000 livres. La taxe est alors de \$1.57, mais elle s'élève à \$1.79 s'il s'agit d'un chargement de 50,000 livres et à \$3.89 pour une wagnonnée pesant 24,000 livres et représentant la commande du marchand moyen; c'est plus que ne paient les clients dont parle M. Frawley.

L'hon. M. KINLEY: Que dire des conserves que vous expédiez vers l'Est?

M. BRAZIER: J'admets que des taxes spécifiques particulières frappent les conserves qui partent de la vallée d'Okanagan en direction de l'Est canadien.

L'hon. M. KINLEY: Et le saumon?

M. BRAZIER: Le transport du saumon s'effectue sous le régime du tarif transcontinental qui régit les expéditions vers l'Est et renferme, comme vous pourrez le constater, des milliers de taux.

M. KINLEY: Le taux de transport du saumon ne manque pas d'importance.

M. BRAZIER: Je crois que le tarif des conserves est relativement bas, qu'elles voyagent en direction est ou ouest.

L'hon. M. MCLEAN: Pourquoi, dans des conditions normales appliquerait-on des tarifs différents aux localités des deux littoraux? Qu'il s'agisse de transport des conserves de poisson de la côte du Pacifique vers l'Est ou des conserves de légumes de l'Est vers le littoral occidental, on est en présence de mouvements identiques.

L'hon. M. HAIG: C'est juste.

L'hon. M. MCLEAN: Ce qu'il en coûte aux chemins de fer est à peu près le même dans les deux cas.

M. BRAZIER: A ce que me dit M. Glover, la taxe spécifique qui frappe les conserves voyageant du littoral vers l'Est est de \$2.34.

L'hon. M. KINLEY: La caisse?

M. BRAZIER: Les 100 livres, lorsqu'il s'agit d'un chargement de 20 tonnes. Dans le cas d'une wagnonnée de 35 tonnes, le taux de transport dans les deux directions est de \$1.57. Vous avez là une idée de quelques-

unes des denrées dont le transport nous vaut des taxes plus élevées qu'en Alberta. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, le principal argument invoqué en faveur de cette mesure est qu'elle vise en fait très peu d'articles et qu'un écart d'un cent ou deux introduit dans le tarif transcontinental va donner lieu à un régime qui, sans porter préjudice à la Colombie-Britannique, sera profitable à l'Alberta. Nous avons fait un examen détaillé des articles qui figurent au présent tarif transcontinental.

Le PRÉSIDENT: Parlez-vous des taxes de concurrence?

M. BRAZIER: Oui. Je tiens à signaler que ces taxes ne s'appliquent qu'aux chargements complets. Il fut un temps où le tarif transcontinental englobait les chargements partiels de maintes denrées, mais en ces dernières années, les chemins de fer ont décidé d'exclure cette partie du trafic. Le tarif compte actuellement 170 articles.

L'hon. M. REID: Combien?

M. BRAZIER: Cent soixante-dix articles dont chacun fait mention d'un grand nombre de denrées diverses. Ainsi, au chapitre du verre figurent: bac d'accumulateur, bouteilles, vitre, coupes, verrerie, globes, réverbères et un grand nombre d'autres produits. Le calcul que nous avons effectué a porté sur tous les articles énumérés dans le tarif.

L'hon. M. ASELTINE: Parlez-vous d'articles ou de catégories?

M. BRAZIER: D'articles englobant un certain nombre de denrées. Il en existe 170 dans le seul tarif qui nous intéresse. Nous sommes parvenus à la conclusion que 63 p. 100 des taux spécifiques prévus seront atteints soit par suite d'une hausse de nos taxes transcontinentales, soit en raison d'un abaissement des prix de transport en Alberta. Nous sommes loin du léger changement qu'on nous laisse entrevoir. Nous avons voulu vérifier une autre hypothèse, à savoir que la mise en œuvre du projet de loi entraînera seulement un écart d'un cent ou à peu près, et, en somme, assez peu de modifications pour ce qui est du tarif de Calgary ou de Vancouver. Or, nous avons constaté que les taxes varieront de 40 cents à \$1.20. Il faudra donc opérer d'une façon ou d'une autre d'importants remaniements. Ainsi, pour maintenir le tarif de Vancouver, les chemins de fer devront en certains cas étendre le domaine d'application de la règle du tiers à des localités situées à l'est de Winnipeg, au lieu de le restreindre au transport en direction de Calgary. Dans la plupart des cas, ce domaine va être reculé jusqu'à un point situé entre Regina et Winnipeg, ce qui ne manquera pas de créer un sérieux problème du point de vue des chemins de fer.

L'hon. M. REID: Pouvez-vous préciser la limite à l'Est?

M. BRAZIER: Sénateur Reid, nous avons considéré le tarif de Winnipeg et celui de Fort-William. Nous ne pouvons vérifier toutes les taxes intermédiaires. La ligne de démarcation s'étend quelque part entre ces deux points.

Le PRÉSIDENT: Vous dites qu'en ce qui concerne la moyenne du trafic, la délimitation du secteur serait reportée à quelque point entre Regina et Winnipeg?

M. BRAZIER: Oui, ou bien entre Saskatoon et Winnipeg. Si comme on se plaît à le dire, les chemins de fer maintiennent leurs taxes transcontinentales, ils devront par ailleurs abaisser tous les taux en vigueur dans ce vaste territoire. Or, je suis d'avis, messieurs, que les sociétés

ferroviaires vont réfléchir longuement avant de se décider en faveur du maintien des taxes transcontinentales et qu'en l'occurrence celles-ci seront relevées dans une certaine mesure. Les compagnies peuvent adopter un compromis dans le cadre duquel ces taxes seraient augmentées quelque peu et le tarif de Calgary légèrement abaissé. Mais je reste persuadé que même pareille formule serait préjudiciable à la Colombie-Britannique. C'est là un mode artificiel de tarification qui, au pays comme ailleurs, s'oppose aux données fournies par la réalité. De nouveau, nous soutenons qu'on ne saurait nous assujettir à un régime qui donne lieu à un traitement discriminatoire et soit, comme dans le présent cas, consacré par la loi.

Quelqu'un me disait: "Si la mesure se révèle impraticable, nous la révoquerons l'an prochain." Messieurs, je ne crois pas à une telle promesse, parce que nous savons trop, nous de la Colombie-Britannique, combien il est difficile d'obtenir l'abolition de pareil article une fois qu'il a été introduit dans la loi.

J'ai ici la liste complète des denrées que vise la mesure ainsi qu'un état des modifications tarifaires qu'elle entraînera. Je serai heureux de vous faire tenir des exemplaires de ce document. Voici quelques indications qu'on y trouve. Le taux actuel frappant le transport de l'aluminium en lingots, gueuses et plaques subira un rajustement dans la proportion de 99 cents; dans le cas de l'amiante, ce sera 89 cents.

L'hon. B. HAIG: Ces chiffres valent pour chaque 100 livres de ces produits?

M. BRAZIER: Oui.

L'hon. M. REID: Qu'entendez-vous par rajustement?

M. BRAZIER: Je veux dire que les chemins de fer devront soit relever nos taux de 99 cents, soit abaisser de 66 cents ceux de l'Alberta. Voilà, monsieur le sénateur, quels seront les résultats concrets de la mesure.

L'hon. M. KINLEY: Ne doit-on pas établir une usine d'aluminium en Colombie-Britannique?

M. BRAZIER: Je le crois.

L'hon. M. KINLEY: La situation ne sera donc plus tout à fait la même?

M. BRAZIER: Je me contente de vous citer le cas de quelques denrées énumérées sur cette liste. Si certaines peuvent être fabriquées en Colombie-Britannique, bon nombre nous parviennent encore de l'Est canadien. Par exemple, le fer en gueuse — rien ne laisse prévoir l'aménagement prochain d'une aciérie en Colombie-Britannique...

L'hon. B. BAIRD: Il en existe une au Japon.

M. BRAZIER: Le remaniement touchant le fer en gueuse se chiffrera par 27 cents.

L'hon. M. KINLEY: Quel est le taux du transport de ce produit vers le littoral?

M. BRAZIER: Il s'établit actuellement à \$1.18 pour les expéditions venant de la zone triangulaire formée par Toronto, Montréal et Hamilton. Cette taxe s'insère dans le tarif visant les denrées en provenance de ce vaste secteur industriel de l'Est.

L'hon. M. REID: Je reviens à l'aluminium. Si des chargements de ce métal étaient expédiés de l'intérieur de la Colombie-Britannique vers le sud, leur appliquerait-on le tarif régulier ou une taxe spéciale que les chemins de fer pourraient imposer sur de pareils envois à destination des Etats-Unis?

M. BRAZIER: La taxe transcontinentale vaudrait jusqu'à Vancouver, alors que le reste du trajet s'effectuerait probablement sous le régime du tarif local. Si le trafic était assez considérable, je suppose que les chemins de fer établiraient une taxe spéciale à l'égard de ce mouvement.

L'hon. M. KINLEY: Le tarif transcontinental s'applique-t-il à tous les points sur les lignes de la Colombie-Britannique?

M. BRAZIER: Il est valable aux points terminus, soit dans les limites d'une étroite bande s'étendant dans les terres intérieures jusqu'à Mission.

L'hon. M. ASELTINE: Et Prince-Rupert?

M. BRAZIER: Prince-Rupert et Victoria, à l'exception de Nanaïmo, sont compris dans cette zone, qui englobe New-Westminster et toute la région attenante à Vancouver.

L'institution de ces taux fut motivée par la concurrence maritime qui s'exerçait entre les littoraux de l'Est et de l'Ouest. Mais aujourd'hui, les cargos n'entrent plus en lice. Si j'en ai le temps, monsieur le président, je vous ferai un bref historique de ces taxes transcontinentales. Avant l'aménagement du canal de Panama, on trouvait toujours quelque vapeur disponible pour le transport du fret même par le Cap Horn. La situation était plus accusée chez nos voisins du Sud qu'au Canada et c'est alors que les chemins de fer des Etats-Unis décidèrent d'établir les taxes transcontinentales, qui devaient avoir des répercussions sur notre régime tarifaire parce qu'une voie américaine traverse la frontière jusqu'à Vancouver. Trois faits rendent compte de l'institution de ces taxes visant le transport vers le littoral: la concurrence réelle ou latente des transports maritimes, l'état de rivalité existant sur les voies américaines, enfin, la concurrence qu'exercent au pays les producteurs étrangers. L'expédition à Vancouver de tuyaux d'acier constitue à ce dernier égard un exemple frappant.

Le PRÉSIDENT: Un membre mentionnait il y a un moment les automobiles de fabrication anglaise.

M. BRAZIER: Oui, mais cette auto diffère de celle qu'on fabrique dans les usines canadiennes ou américaines. Certains Canadiens peuvent ne pas trouver assez confortable la voiturette de marque anglaise. Par contre, le tuyau d'acier répond aux mêmes normes, qu'il provienne d'une fabrique d'Hamilton ou d'Angleterre et, en ces dernières années, une forte quantité de ce produit nous est parvenue de Grande-Bretagne par la voie des eaux.

L'hon. M. REID: A certains moments, le tarif océanique n'était-il pas supérieur au tarif ferroviaire en ce qui concerne les envois de l'Est à Vancouver?

M. BRAZIER: Pas que je sache, monsieur le sénateur.

L'hon. M. REID: Le fait s'est produit pendant la guerre, je crois.

Le PRÉSIDENT: Il s'agissait d'une situation particulière.

M. BRAZIER: Oui, la guerre crée des conditions spéciales.

Je citais le cas des tuyaux d'acier, qui font l'objet d'une concurrence entre manufacturiers anglais et producteurs de l'Est canadien. Pour retenir le trafic en provenance d'Hamilton, les chemins de fer doivent offrir aux manufacturiers locaux des prix de transport permettant à ces derniers de concurrencer les producteurs anglais qui, pour leurs expéditions jusqu'à Vancouver bénéficient de taux inférieurs aux taxes normalement imposées sur les chargements qui partent de ce centre industriel d'Ontario.

L'hon. M. BAIRD: Les expéditions qui empruntent le Canal s'effectuent à un taux moindre?

M. BRAZIER: Oui, monsieur le sénateur, le tarif océanique en vigueur d'Angleterre à Vancouver est sensiblement moindre que le tarif ordinairement valable entre Hamilton et Vancouver.

Pour illustrer l'écart le plus marqué qui existe entre les taux de transports, on cite généralement le cas des conserves ainsi que celui de l'acier et ses produits. Cet état de choses s'explique fort bien, et je crois qu'on peut ainsi rendre compte de la position des chemins de fer: que ces derniers enlèvent aux compagnies de navigation l'accès au transport des conserves — qui représentent une forte partie du trafic —, du fer et des produits de l'acier, les cargos privés de ce fret important demeureront éventuellement inactifs. Devant le comité de la Chambre des communes, j'ai rappelé par le détail l'expédition maritime effectuée en 1949 de Montréal à Vancouver: le fer et les produits de l'acier constituaient plus de la moitié de la cargaison qu'un des navires portait à son bord.

L'hon. M. REID: Et le bois d'œuvre?

M. BRAZIER: Il n'en parvient pas de l'Est à la côte occidentale. Ce produit voyage en sens inverse.

Les taux de fret alors en vigueur étaient moindres que les taxes transcontinentales de concurrence imposées par les chemins de fer. Je me contenterai d'un exemple: en 1949, le tarif ferroviaire des conserves était de \$1.33 les 100 livres, alors que le tarif océanique s'établissait à 75 cents; compte tenu des frais de quayage et d'assurance, le coût du transport par eau pouvait s'élever à un peu moins d'un dollar. Mais les chemins de fer n'avaient pas à faire face intégralement à la concurrence: en raison de la rapidité de leur service, ils peuvent exiger, en effet, des taxes légèrement supérieures à celles des transports maritimes. Voilà, messieurs, quelques-uns des facteurs qui ont présidé à l'élaboration des taxes transcontinentales.

Avant de terminer, je tiens à souligner un point qui se rattache aux commentaires du sénateur Reid, à savoir qu'on ne peut établir de comparaison entre les taux en vigueur dans les diverses régions du Canada. A cause des obstacles que dressent les montagnes, le service ferroviaire nous a valu en Colombie-Britannique des charges supplémentaires durant un demi-siècle.

L'hon. M. REID: Je désire que le compte rendu soit exact à ce sujet. Notre ligne du National-Canadien est celle qui a les plus faibles rampes, soit un demi pour cent, mais nous ne pouvons en tirer avantage. Les seules pentes d'importance que doive gravir un chemin de fer se trouvent sur la ligne du Pacifique-Canadien.

M. BRAZIER: C'est exact. Originellement établis par le Pacifique-Canadien, ces taux sont valables sur les voies qu'exploite cette compagnie; toutefois, le National-Canadien franchit les Rocheuses par une ligne qui n'accuse aucune pente.

L'hon. M. REID: En d'autres termes, le Pacifique-Canadien sert de critère dans ce domaine, en Colombie-Britannique.

M. BRAZIER: C'est ce qui s'est produit. Mais nous sommes désavantagés du point de vue géographique. Alors que cette situation nous valait des surtaxes, les provinces des Prairies bénéficiaient d'un régime consacré par la loi et auquel, du reste nous ne nous opposons pas: celui des taxes dites du Nid-de-Corbeau. De même, les Maritimes prenaient avantage de la subvention prévue par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Ainsi, une autre région du Canada pouvait compter sur l'aide du gouvernement fédéral dans ses efforts pour surmonter des difficultés d'ordre géographique. Par contre, la population de la Colombie-Britannique n'a jamais fait l'objet d'une telle assistance et n'en demande pas. Nous soutenons cependant que notre province devrait être placée sur le même pied que les autres en ce qui touche la réglementation des taxes de concurrence.

Le PRÉSIDENT: Autrement dit, vous voulez préserver les avantages qui vous viennent de la concurrence?

M. BRAZIER: Oui. On ne peut changer notre situation géographique.

L'hon. M. KINLEY: Pouvez-vous nous indiquer en deux mots les modifications que vous voulez voir apporter au bill?

M. BRAZIER: Nous désirons le retrait de l'article 332B.

L'hon. M. GERSHAW: Monsieur Brazier, j'aimerais obtenir quelques éclaircissements sur le point suivant. On a affirmé que dans le cadre des taxes transcontinentales de concurrence les chemins de fer peuvent réaliser un bénéfice du transport de marchandises effectué de l'Est canadien en direction de Vancouver, mettons au taux de \$1.50.

M. BRAZIER: Oui.

L'hon. M. GERSHAW: Pour quelle raison imposerait-on une taxe de beaucoup plus élevée sur le trafic voyageant de l'Est vers Calgary ou quelque point intermédiaire?

M. BRAZIER: Il a été établi en tarification un principe selon lequel on ne saurait, pour un parcours donné, taxer également toutes les marchandises.

L'hon. M. GERSHAW: Mais pourquoi le même article ne voyagerait-il pas de Calgary à Vancouver sous le même régime rémunérateur des taxes transcontinentales de concurrence?

M. BRAZIER: Eh bien, il ne faut pas seulement tenir compte de la taxe elle-même. Incidemment, avant de me joindre à vous tantôt, je me suis arrêté à effectuer certains calculs: ainsi, j'ai estimé à \$785 le revenu que les chemins de fer peuvent retirer de l'expédition de 24,000 livres de conserves à Calgary. Pour bénéficier du tarif de Vancouver, nous sommes tenus à un chargement de 70,000 livres, dont le transport devrait valoir aux chemins de fer des recettes s'établissant à \$1,090. En fait, une taxe de \$1.57 peut leur rapporter davantage qu'un taux fixé à \$3.23. Il est possible que le voiturage de 70,000 livres de denrées soit plus coûteux, mais je ne crois pas qu'on enregistre un écart très marqué. En vous en tenant simplement aux taux, vous ne pouvez conclure que le revenu sera moindre dans un cas que dans l'autre. La question des chargements mixtes et divers autres facteurs entrent en ligne de compte.

L'hon. M. REID: Le retrait de l'article 332B n'entraînerait pas celui de la clause 332 A, qui pourvoit à la péréquation.

M. BRAZIER: Je sais.

L'hon. M. REID: Je parle de l'établissement d'un tarif milliaire.

M. BRAZIER: Cet article impose l'uniformité, qu'abolit la clause 332B.

L'hon. M. REID: Mais grâce à cette disposition ne dissipe-t-on pas la crainte exprimée par le sénateur Gershaw? La mesure ne vise-t-elle pas à protéger jusqu'à un certain point les intérêts des Albertains?

L'hon. M. HAIG: Ce n'est pas mon avis. M. Brazier a affirmé, avec raison, je crois, que dans le cadre d'un régime uniforme, les résidents de la Colombie-Britannique paieraient davantage que leurs voisins d'Alberta, à cause de la proximité où ils se trouvent de la mer. C'est une question d'ordre géographique; la Colombie-Britannique n'est pas tellement éloignée du canal de Panama. Parce que les gens de cette province peuvent tirer parti du tarif océanique, ce n'est pas une raison pour les placer dans une situation désavantageuse. Sans doute, le problème des distances se pose pour eux; cependant, il ne s'agit pas ici de tarif milliaire mais d'une taxe spéciale. M. Brazier nous disait qu'on perçoit sur le transport des automobiles \$8.50 les 100 livres à Vancouver alors que le prix à Calgary est de \$7.40, je crois. Nous sommes en présence d'un tarif particulier qui échappe à la péréquation.

M. BRAZIER: Je reviens à la question soulevée par le sénateur Gershaw au sujet de l'écart qui existe entre la taxe transcontinentale et le tarif intermédiaire. Si nous considérons le tarif des céréales, nous pouvons supposer que les chemins de fer retirent quelque profit du transport du grain au taux prévu par la Convention dite du Nid-de-Corbeau. Par exemple, le tarif de grain voituré à Vancouver est de 20 cents les 100 livres.

Le PRÉSIDENT: En provenance de quel endroit?

M. BRAZIER: Le grain voyage de Calgary à Vancouver au taux de 20 cents les 100 livres, mais le tarif du grain destiné à la consommation locale est de 36½ cents.

L'hon. M. HAIG: Très bien.

L'hon. M. REID: Un pareil écart est injustifiable.

L'hon. M. BAIRD: Et vous prétendez que le tarif du Nid-de-Corbeau est profitable aux chemins de fer?

M. BRAZIER: Oui.

L'hon. M. BAIRD: Comment le savez-vous?

M. BRAZIER: C'est là une question à laquelle je crains de ne pouvoir répondre.

L'hon. M. KINLEY: Il s'agit d'un tarif statutaire.

M. BRAZIER: Les représentants du Pacifique-Canadien ont voulu démontrer aux membres de la Commission royale que la compagnie n'en retirait aucun profit, mais on ne leur a pas permis de le faire.

L'hon. M. HAIG: N'oublions pas que s'il n'en avait tenu qu'au Sénat, on n'aurait pas établi au pays le tarif du Nid-de-Corbeau.

L'hon. M. REID: Ce qui nous intéresse ce sont les tarifs domestiques. Les taxes de cette catégorie qui frappent le trafic en direction de la Colombie-Britannique sont les plus injustes qui soient et rien ne saurait les motiver.

M BRAZIER: Ainsi que M. Frawley le signalait, les chemins de fer tentent présentement d'obtenir un relèvement de ce tarif du grain. Notre attitude sur cette question est la même qu'à l'égard du problème tarifaire considéré dans son ensemble. Nous ne voulons pas de traitement de faveur; nous demandons simplement à continuer de jouir des avantages que nous vaut la proximité de la mer. Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Nous vous remercions, monsieur Brazier. M. Glover désire-t-il ajouter certains commentaires?

M. BRAZIER: Non.

Le PRÉSIDENT: Le Comité va maintenant s'ajourner pour se réunir de nouveau à l'issue de la séance que le Sénat tiendra demain après-midi, jeudi. Nous entendrons alors les représentants du Manitoba et de la Saskatchewan.

1951
LE SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DU

Transport et des Communications

Rapport de la Commission royale des transports

Fascicule n° 5

SÉANCE DU JEUDI 29 NOVEMBRE 1951.

L'honorable Adrian K. Hugessen, président

TÉMOINS :

M. M. A. MacPherson, K.C., conseiller juridique de la Saskatchewan.
M. C. D. Shepard, K.C., conseiller juridique du Manitoba.

OTTAWA
EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LA REINE
CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
1951

COMITÉ PERMANENT
DU
TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS

L'honorable Adrian K. Hugessen, *président*

Les honorables sénateurs :

Aseltine
Baird
Davis
Dessureault
Gershaw
Grant
*Haig
Hawkins
Hayden

Horner
Hugessen
Kinley
McLean
Nicol
Paterson
Raymond
*Robertson
Reid

*Membre ex-officio.

ORDRE DE RENVOI

EXTRAIT des *Procès-verbaux* du Sénat du vendredi 19 octobre 1951.

Ordonné, — Que le Comité permanent du transport et des communications soit autorisé à étudier le rapport de la Commission royale des transports, et spécialement la proposition d'égaliser les tarifs-marchandises, et l'effet qu'une pareille proposition pourrait avoir sur des régions déterminées du Canada ; et à en faire rapport.

Que ledit Comité ait le pouvoir de convoquer des témoins et de produire documents et registres.

Que ledit Comité soit aussi autorisé à se réunir durant les ajournements du Sénat.

Copie conforme.

Le greffier du Sénat,
L. C. MOYER.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 29 novembre 1951.

Conformément à l'avis de convocation, le Comité permanent du transport et des communications se réunit aujourd'hui à 4 h. 30 de l'après-midi.

Présents : Les honorables sénateurs Kinley, président suppléant ; Aseltine, Baird, Dessureault, Gershaw, Haig, Horner, Pâterson et Rejd — 9.

Aussi présents : M. J. F. MacNeill, K.C., conseiller juridique et légiste parlementaire, ainsi que les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi du 19 octobre 1951, le Comité reprend l'étude du rapport de la Commission royale des transports.

M. M. A. MacPherson, K.C., conseiller juridique de la province de la Saskatchewan, présente un exposé sur le rapport de la Commission royale des transports et, plus particulièrement, sur l'effet qu'auront les propositions sur la Saskatchewan.

M. C. D. Shepard, K.C., conseiller juridique de la province du Manitoba, présente un exposé sur le rapport de la Commission royale des transports et, plus particulièrement, sur l'effet qu'auront les propositions sur la province du Manitoba.

À 5 h. 30 de l'après-midi, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur convocation du président.

Copie conforme.

Le secrétaire du Comité,
JAMES D. MacDONALD.

TÉMOIGNAGES

LE SÉNAT

OTTAWA, jeudi 29 novembre 1951.

Le Comité permanent du transport et des communications, qui a reçu l'autorisation d'examiner le rapport de la Commission royale des transports, se réunit aujourd'hui à 4 h. 30 de l'après-midi.

L'hon. M. KINLEY (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Messieurs, nous avons parmi nous cet après-midi les conseillers juridiques de la province de Saskatchewan et de celle du Manitoba, qui désirent nous exposer certains faits concernant le rapport de la Commission royale des transports ainsi que le Bill 12, qui, étant toujours à la Chambre des communes, n'a pas encore été présenté au Sénat. Sommes-nous prêts à entendre ces messieurs ?

L'hon. M. HAIG : Convenu.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Qui parlera le premier ?

L'hon. M. HAIG : Laissons-leur le choix.

M. M. A. MACPHERSON, K.C., avocat de la province de Saskatchewan : Monsieur le président, honorables membres du Comité, je sais que vous êtes chargés de faire une étude spéciale du rapport de la Commission des transports. Ce rapport, en ce qui touche la province de Saskatchewan et les autres provinces, appuie sur un thème central, le problème de la péréquation des tarifs-marchandises. Or cette question de péréquation des tarifs-marchandises peut être abordée sous deux angles différents. Parlant au nom de ma propre province, je pourrais faire mienne la pensée exprimée dans le mémoire de M. Innis, que l'on trouve à la dernière page du rapport :

La hantise de la péréquation masquera les désavantages que subissent les provinces Maritimes et l'Ouest canadien et en perpétuera les effets paralysants.

Cela revient à dire, messieurs, que nous ne voulons pas, pour notre part, considérer toute mesure législative qui pourrait découler du rapport comme productrice effective de péréquation. Ce terme rappelle les mathématiques. Il nous semble absolument impossible, impraticable et utopique qu'une quantité donnée de marchandises, de quelque nature qu'elles soient, puisse être transportée au même tarif sur une distance égale n'importe où au Canada. Par la force des choses, il faut répartir les marchandises par catégories, et si vous faites cela vous ne pouvez manquer de trouver en certaines régions des marchandises d'une certaine catégorie qui se transportent plus facilement qu'en d'autres régions, si bien que la véritable péréquation deviendrait irréalisable.

De plus, ce serait une utopie de prétendre que les taux de concurrence peuvent être éliminés. Et dès que vous mentionnez les taux de concurrence, que vous en reconnaissez la nécessité, vous vous rendez compte que la péréquation intégrale est impossible à réaliser.

Toutefois, la péréquation peut être envisagée sous son vrai jour, et c'est en lui donnant ce sens propre que le rapport la propose au Parlement. Ce sens propre veut que notre barème des taux de transport des marchandises subisse nécessairement des modifications sous l'influence de certains facteurs. Les événements historiques, pour autant qu'ils transforment diverses régions du pays, sont un de ces facteurs. Un

autre serait la répercussion qu'exercerait de façon inégale l'application d'une politique nationale sur différentes sections du pays, aussi bien que sur l'économie du pays tout entier. Un troisième facteur serait les obstacles géographiques existants et leur effet sur les différentes sections du pays.

Pour en venir à l'application de la péréquation, prise dans son sens propre, on a eu jadis recours à certaines formules telles que les arbitraires, les arbitraires milliaires et à la Loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces Maritimes et, comme on le propose dans le présent rapport, à une modification à la Loi des chemins de fer en vue d'apporter quelque soulagement sous forme de subvention, ou, au sens propre, d'établir la péréquation en ce qui concerne l'Ouest canadien.

Au nom de ma propre province, je me suis présenté durant les derniers trois jours devant la Commission des transports où j'ai entendu des hommes très renseignés discourir sur l'expansion de l'économie de notre pays, ce qui n'est pas sans plaire à l'oreille. Mais je représente une province qui constitue, dans un certain sens, le hangar aux marchandises. C'est qu'en Saskatchewan nos céréales, par exemple, sont acheminées cette année vers l'est et l'ouest à partir des environs de Regina. Nous exportons d'autres matières également, du beurre et autres produits, et ces denrées partent aussi du même point dans les deux directions. Et nous n'avons pas la satisfaction de pouvoir dire, au moment où l'on parle d'expansion de l'économie, que notre population va croissant, car nous avons appris, à la lecture de la statistique du recensement, la triste nouvelle d'une baisse de 67,000 habitants dans notre population durant la dernière décennie. J'ai la conviction que le Comité étudiera cette situation, se souvenant de ce que j'ai dit sur les perturbations résultant d'une politique nationale.

Il importe peu de savoir s'il a été sage ou présomptueux, lorsqu'on a bâti ce pays et qu'on lui a donné une constitution physique, de favoriser le développement d'un commerce et d'un trafic directs d'est en ouest. Le fait accompli est là et les gouvernements qui se sont succédé en ce pays l'ont accepté comme base d'une politique nationale. Nos chemins de fer parcourent l'est et l'ouest et il découle naturellement de ce fait qu'une politique nationale a été adoptée visant à fournir du trafic-marchandises à ces chemins de fer allant dans les deux sens. Cet état de choses a eu sa répercussion sur la section du pays que j'habite et que j'ai l'honneur de représenter ici même. Je demanderais avec insistance qu'on tienne bien compte de ce fait dans toute mesure législative introduite en conséquence du rapport de la Commission royale.

Je sais que le bill n'a pas encore été présenté au Sénat. Il est un article de cette mesure qui traite d'une subvention et vise à améliorer la situation en ce qui concerne l'Ouest canadien. Je puis dire dès maintenant que nous, de la Saskatchewan, ne demandons le retrait d'aucun article de ce bill lorsqu'il sera soumis à votre étude, mais nous demanderons un amendement à l'article 18, qui traite de la question de la subvention.

L'hon. M. PATERSON : Cet article se trouve dans le Bill 12 ?

M. MACPHERSON : Oui. L'article 18, d'après son libellé actuel, peut indiquer que les sept millions de dollars, lorsqu'ils seront versés ou remis aux compagnies ferroviaires, pourraient être utilisés par celles-ci en vue d'un aménagement luxueux de ce tronçon de chemin de fer qu'on appelle "le pont" ; il peut en résulter une concurrence entre les deux chemins de fer qui dépenseraient à qui mieux mieux dans cette région en particulier.

Nous prétendons que dans leur rapport les commissaires recommandent au Parlement que ces sept millions soient employés à alléger le fardeau que subissent les gens de l'Ouest canadien en fait de tarifs-marchandises.

Il faudrait indiquer clairement cette fin dans le bill et précisément ce à quoi la subvention doit servir. Ce n'est pas le "pont" que l'on subventionne, ce n'est pas cette région connue sous l'appellation de "pont"; c'est plutôt aux gens de l'Ouest canadien que s'adresse cette subvention, à ceux qui payent pour le transport des marchandises dans cette partie du Canada.

Je pense qu'à son arrivée au Sénat, le bill sera accompagné d'un amendement. Accepté par le Comité de la Chambre des communes, cet amendement tend à mettre en vigueur le principe sur lequel j'appuie avec insistance en ce moment. Le libellé actuel de l'article est défectueux et incomplet; il ne précise pas le but réel visé par la Commission, c'est-à-dire de subventionner les gens de l'Ouest canadien.

L'hon. M. REID : - Pouvez-vous nous expliquer quel sera l'effet de ces sept millions sur la structure des tarifs-marchandises? Quel soulagement concert apporterait cette subvention si on l'appliquait au transport du grain?

M. MACPHERSON : On a soumis divers chiffres. Le résultat bénéfique de cette subvention se traduirait par une réduction non pas des taux de concurrence, mais bien des taux réguliers. Il n'est pas facile de répondre à cette question, monsieur le sénateur, mais un spécialiste des questions économiques, qui a collaboré étroitement avec nous, est d'avis que la réduction des taux réguliers pourrait être de 8 p. 100 et plus.

L'hon. M. REID : Il serait intéressant de le savoir.

M. MACPHERSON : Oui. D'après son estimation, il y aurait baisse de 8 p. 100 et peut-être davantage des taux réguliers.

L'hon. M. PATERSON : Permettez-moi de poser une question à M. MacPherson. Espérez-vous rapprocher le cultivateur de l'ouest de ses débouchés par une baisse des tarifs-marchandises sur le blé? Est-ce le but que vous poursuivez?

M. MACPHERSON : Non. Je puis répondre à votre question par la citation de deux phrases tirées du rapport de la Commission royale des transports. Le chapitre XI s'ouvre sur la remarque que voici :

Plusieurs mémoires présentés devant la Commission royale indiquaient les mesures à prendre en vue d'alléger le fardeau que les tarifs-marchandises imposent aux provinces de l'Ouest, la situation géographique de celles-ci obligeant les marchandises importées et exportées à franchir de longs trajets à travers de vastes régions improductives ou seulement à demi productives.

Le Comité sait fort bien que le problème consiste à alléger le fardeau des tarifs-marchandises. Le dernier paragraphe se termine par ces mots :

On compte que cette assistance sera particulièrement efficace comme allègement des frais du tarif franchissant ce pont en direction ouest.

En ce qui nous concerne, cette situation comprend les moissonneuses-batteuses, les automobiles et les autres produits qui viennent nécessairement de l'Est canadien. Le paragraphe se termine par ce qui suit :

Bien entendu, le régime des tarifs du Nid-de-Corbeau répond dans une grande mesure, mais pas intégralement, aux exigences du trafic en direction est. Voilà qui intéresserait très certainement des produits tels que le beurre et le bétail; cela les rapprocherait des marchés. Ce serait s'écarter de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes qui, dans un sens, élève une muraille du fait qu'alors qu'une subvention est versée au trafic sortant, on n'en prévoit pas pour le trafic entrant. Quant à nous, il s'agit bien ici de trafic entrant et sortant et cela nous est acceptable. Ajoutons que cette mesure, tout en étant profitable à l'Est canadien aussi bien qu'à l'Ouest, à tout prendre nous favorisera davantage.

L'hon. M. PATERSON : Vous avez parlé du territoire qui s'étend de Sudbury à la tête des lacs.

M. MACPHERSON : Oui.

L'hon. M. PATERSON : En été on emprunte ce territoire beaucoup plus pour le transport du bétail que celui du grain.

M. MACPHERSON : Oui.

L'hon. M. PATERSON : Il vous faudrait déplacer le point de départ vers l'ouest jusqu'à Winnipeg pour bénéficier d'un "pont" à cet endroit.

M. MACPHERSON : Oui. Nous acceptons le bill tel quel et nous acceptons le "pont" tel qu'il a été défini dans le bill. Nous reconnaissons qu'il sera prévu deux choses : Premièrement, un allègement, et, par voie de conséquence, une conception plus large de la péréquation.

L'hon. M. ASELTINE : Cet amendement dont vous parlez a-t-il été accepté par le Comité des chemins de fer de la Chambre des communes ?

M. MACPHERSON : Oui.

L'hon. M. ASELTINE : Et les travaux de ce comité sont terminés ?

M. MACPHERSON : Certainement.

L'hon. M. ASELTINE : La Chambre est actuellement saisie de ce bill ?

L'hon. M. HAIG : De quelle nature est cet amendement ?

M. MACPHERSON : Je ne l'ai pas sous la main, mais il se résume à ce que j'ai dit, c'est-à-dire que les sept millions serviront sans aucun doute à réduire le fardeau des taux de transport et la Commission des transports s'occupera des modalités de son emploi. J'estime qu'il serait impossible de demander au Parlement, à l'égard de pareil bill, d'entrer dans des détails que seul un tribunal approprié est en mesure de régler. La question des versements aux chemins de fer sera déferée à la Commission des transports.

L'hon. M. ASELTINE : Parmi ces détails, n'y en a-t-il pas un qui portera sur la part qu'on devra verser à chacun des chemins de fer ?

M. MACPHERSON : Oui, c'en est un. Dans le présent cas, ce sera à la Commission des transport de décider. Comme je le disais devant le Comité de la Chambre des communes, il ne faut pas oublier qu'il n'existe qu'une voie transcontinentale en ce qui concerne le Pacifique-Canadien alors qu'il y en a deux du point de vue du National-Canadien, et pourtant le fait demeure que le Pacifique-Canadien, disposant de 16,336 milles de rail, n'en a que 5,672 dans l'est et 10,664 dans l'ouest, c'est-à-dire à l'ouest de Fort-William, en dépit du fait qu'il n'y a pour ainsi dire qu'une voie transcontinentale. De son côté, le National-Canadien, disposant de 22,150 milles de voies, en compte 11,731 milles dans l'est et 10,419 dans l'ouest. Cela revient à dire que le National-Canadien, avec deux voies, couvre plus de milles dans l'est que dans l'ouest. N'allez pas croire que je plaide la cause du Pacifique-Canadien ; je défends uniquement les intérêts de mes gens à cet égard ; s'il n'y avait qu'une voie, le trafic du Pacifique-Canadien serait probablement plus intense, du moins il le serait autant que le National-Canadien qui exploite deux voix. Voilà un facteur dont il faudra tenir compte.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Le Pacifique-Canadien a proposé un partage égal, n'est-ce pas ?

M. MACPHERSON : Cela nous paraît équitable dans la conjoncture actuelle. Je songe en ce moment à ce chemin de fer qui dispose de 10,664 milles de voies dans l'Ouest canadien, contre les 10,419 milles du National-Canadien.

Dans le projet de loi — il s'agit ici d'une des recommandations du rapport — on suggère la suppression des tarifs-types de marchandises. Nos amis du Pacifique-Canadien en ont été grandement irrités, car ils estimaient que cette mesure les exposerait à des poursuites, poursuites en réparations, que le plafond serait enlevé, ce qui

donnerait lieu à une épidémie de poursuites judiciaires. Eh bien, nous n'aimerions pas que cela arrive et je crois que le bill, lorsqu'il vous parviendra, contiendra un amendement qui corrigera ce qui manquait dans le bill original ; nous n'avons aucune objection à cela, ne voulant aucunement que l'un ou l'autre des chemins de fer soit aux prises avec des poursuites ennuyeuses ou autres. D'autre part nous insistons pour que soit préservé le droit de tout homme d'instituer une poursuite si on lui impose des taux déraisonnables.

L'un des articles du bill a trait aux taux de concurrence, et je peux donc vous dire, messieurs, que notre province appuie ledit article du bill.

L'hon. M. HAIG : De quel article s'agit-il ?

M. MACPHERSON : De l'article portant sur les taux de concurrence, monsieur Haig. Le Pacifique-Canadien s'est opposé à cet article, mais j'ajouterai que l'article en question revêt un caractère facultatif. D'après son libellé, il s'agit de placer la Commission des transports dans une situation bien nette et nous ne croyons pas que cet organisme fasse rien de répréhensible. Cependant l'une des difficultés qui n'ont cessé de prendre de l'ampleur en ce pays durant les vingt dernières années tire son origine des taux de concurrence.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Le Pacifique-Canadien s'opposait à cette faculté, mais vous l'acceptez volontiers ?

M. MACPHERSON : Nous l'acceptons et je vais vous dire brièvement pourquoi. Notre province est complètement à la merci du transport ferroviaire. Nous ne formulons aucune plainte à l'égard de l'un ou de l'autre chemin de fer en ce moment, car nous apprécions les services qu'ils nous rendent. Sachez que nous dépendons entièrement d'eux. Nous n'avons pas de service de camionnage comme dans l'Ontario et le Québec et nous n'avons pas de routes nationales. Nous avons bien des milliers de milles de grandes routes, mais il nous est impossible de les paver de façon qu'elles puissent recevoir du trafic en toutes saisons. Les conditions climatiques entrent également en ligne de compte. Le camionnage est possible dans le Canada central. On peut y utiliser des pipe-lines pour transiter certains produits hors du pays. Quant à nous, impossible de transporter notre blé par pipe-line, par air ou par camions. Bon nombre de nos importations ne sauraient nous atteindre que par voie ferrée. Conséquemment, nous dépendons du transport ferroviaire. Le monopole ne s'exerce pas intégralement. Il n'y a pas de monopole local ; il y a une certaine concurrence de la part des camions dans les limites de la province ; mais pour les longs parcours, nous sommes à la merci des chemins de fer. À la faveur de la crise économique, les taux de transport ont baissé sensiblement, de même que les revenus par suite de la concurrence du camionnage, particulièrement dans l'Ontario et le Québec, et en raison de la législation d'alors, il en résulta — phénomène qui dure encore — que le trafic à longue distance (qui est en tout cas une réalité dans notre pays) est celui qui a dû supporter le fardeau. Il ne faut pas oublier que c'est le transport des marchandises qui assure les revenus aux chemins de fer. Le transport des voyageurs n'est plus rentable. Les deux réseaux ferroviaires accusent des déficits au maintien du service des voyageurs. Il importe donc que le transport-marchandises comble le déficit et puisque c'est nous qui, en définitive, payons les tarifs-marchandises, il nous importe souverainement que la Commission des transports détienne ce pouvoir et puisse invoquer cet article afin de mettre un frein aux taux de concurrence si ceux-ci dépassent les bornes. Monsieur le président, nous appuyons cette disposition telle qu'elle est énoncée.

L'hon. M. HAIG : J'aurais une question à vous poser, monsieur MacPherson. Ce problème m'a grandement intrigué. L'Alberta a présenté le même argument. Prétendez-vous que les chemins de fer vont accepter de plein gré d'abaisser leurs taux pour faire

face à la concurrence ? Ne les réduiront-ils pas plutôt que s'ils comprennent qu'en les maintenant à leur niveau actuel ils vont compromettre leur chiffre d'affaires ?

M. MACPHERSON : Naturellement, monsieur le sénateur, si l'on considère la coupe qui a été opérée dans les taux de concurrence en Ontario et dans le Québec, on verra que des taux de transport par messageries ont aussi été réduits à de très bas niveaux afin d'obtenir la clientèle. Les provinces ont même soutenu devant la Commission des transports qu'en certains cas les taux de concurrence ont été réduits à tel point qu'ils ne pouvaient pas être rémunérateurs. À notre avis, il serait juste que la Commission des transports fût en mesure d'exiger, au besoin, les renseignements voulus et de s'assurer que le tarif concurrentiel est compensatoire et que le chemin de fer ne fonctionne pas à perte.

L'hon. M. HAIG : Vous n'avez pas saisi ma question. Je ne puis concevoir qu'un homme d'affaires, où qu'il se trouve, exigerait un tarif qui lui occasionnerait un déficit. Il me semble que cet homme irait droit à la faillite. Le National-Canadien peut se permettre cela puisqu'il a la ressource de se rabattre sur nous, les contribuables, qui payons la note. Le Pacifique-Canadien n'a pas cette faculté.

M. MACPHERSON : Je vais tâcher de vous répondre. Par le temps qui court, les journaux — et votre Comité en entendra parler davantage pour quelques jours — parlent couramment des "produits vendus à perte" dans les magasins. Dans le monde du transport, il y a aussi les "produits transportés à perte", et cela s'explique, quoique les provinces soient mal placées pour en parler, mais je puis vous assurer qu'on l'a bel et bien affirmé. Et j'ajouterai que les recommandations visant les taux de concurrence figurent dans le rapport et y ont été insérées après cent cinquante jours de délibérations, après quantité de témoignages, de débats et une longue étude de la part de la Commission royale.

Pour terminer, je me bornerai à vous dire que ma province appuie l'article tel qu'il se présente dans le projet de loi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Pouvez-vous nommer un produit transporté à perte par les chemins de fer ?

M. MACPHERSON : Je ne veux pas nommer de produit en particulier.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Bien entendu, vous pourriez mentionner le grain.

M. MACPHERSON : Non, c'est là une toute autre affaire. Des gens nous parlent des taux du Nid-de-Corbeau ; je serais enchanté de vous entretenir de ce sujet qui, d'ailleurs, est un cas à part.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Je veux simplement voir où vous voulez en venir.

M. MACPHERSON : La question du grain découle d'un accord conclu à l'époque de colonisation de l'Ouest, lorsque fut soulevée la question de savoir si le grain lui-même pouvait être exporté, étant donnée la distance qui nous sépare du littoral. Nos amis du Pacifique-Canadien, qui avaient participé à l'accord, possédaient à l'époque de vastes étendues dans l'Ouest canadien et la colonisation de ces terres leur importait grandement, comme elle importait d'ailleurs au pays tout entier. Ce n'est donc pas seulement par accident que le grain est l'unique produit qui échappe à la juridiction de la Commission des transports. Il est régi par une politique nationale.

L'hon. M. HAIG : N'y aura-t-il donc jamais de fin si le coût de la vie augmente de façon que le dollar ne vaille plus que, mettons, 40 cents ? Vous parlez de péréquation. Vous devriez donc accorder à la compagnie le même privilège d'appliquer la péréquation à la valeur du dollar.

M. MACPHERSON : Pour ce qui est du coût de la vie, nous ignorons où en sera le plafond, pas plus d'ailleurs que pour les prix des marchandises. Nous le saurons

peut-être si l'inflation se poursuit au point où le grain se vendra à un prix hors de proportion avec le coût de la production, mais nous n'en sommes pas encore là dans l'Ouest canadien.

L'hon. M. HAIG : Mais les salaires des cheminots ont doublé depuis la signature de cet accord.

M. MACPHERSON : Bien entendu, et les salaires ont aussi doublé sur les fermes.

L'hon. M. HAIG : Cela n'a pas d'effet sur les chemins de fer. Le coût de transport a pour le moins doublé, en ce qui regarde le grain en tout cas.

M. MACPHERSON : Si les agriculteurs de l'Ouest canadien sont contraints de payer des taux qui ne leur permettent pas de vivre, il serait peut-être au mieux des intérêts du pays tout entier qu'un tel régime échoue. Et si nous voulons que l'agriculture survive, il doit alors y avoir une marge raisonnable entre le coût de la production et le prix payé au producteur. Bien qu'il me soit impossible, je le répète, de prédire où s'arrêtera l'inflation ni quel prix atteindront les céréales en définitive, la situation actuelle en est une dont dépend le sort même de l'agriculture.

L'hon. M. HAIG : Lorsqu'on transportait le grain au taux du Nid-de-Corbeau, il valait 50 cents le boisseau. Aujourd'hui, il en vaut \$1.80 le boisseau et cependant le tarif n'a pas changé.

L'hon. M. ASELTINE : Est-ce que vous préconisez un changement ?

L'hon. M. HAIG : Non. Si j'habitais l'Est canadien, je voudrais savoir pourquoi on maintient le même tarif sur le transport du grain qui se vendait 50 cents en 1899 tandis qu'il se vend aujourd'hui \$1.80.

L'hon. M. WOOD : Le volume transporté a doublé.

M. MACPHERSON : La technique du transport a complètement changé. Autrefois on avait les wagons de bois qui transportaient 60,000 livres ; à présent, les wagons d'acier en portent 120,000. Il existe aujourd'hui des trains de différentes longueurs ; le matériel de transport est entièrement différent ; on dispose à la tête des lacs d'un outillage moderne de déchargement et de plaques tournantes plus rapides pour les wagons ; les élévateurs à grain de campagne sont bien supérieurs à ce qu'ils étaient. Tous ces progrès techniques rendent l'opération plus facile et moins dispendieuse pour les chemins de fer.

L'hon. M. HAIG : Loin de moi l'idée d'entamer une discussion avec vous, mais je dirai que les chemins de fer réalisent moins de bénéfices à l'heure actuelle qu'il y a quarante ans pour ce genre de transport.

M. MACPHERSON : Vous avez parfaitement raison.

L'hon. M. HAIG : Alors, voilà la réponse.

M. MACPHERSON : Il se peut que les compagnies réalisent moins de bénéfices présentement, mais il est un fait qu'il ne faut pas oublier : lorsque, dans les années trente, il y eut surabondance de grain dans le pays, alors que le cultivateur ne pouvait même pas obtenir 50 cents du boisseau à l'élévateur, il n'y a pas eu réduction des taux du Nid-de-Corbeau ou autres à cette époque. Ils étaient rigidelement appliqués. Maintenant, il est un autre article du bill qui reçoit tous nos suffrages, et c'est celui qui porte sur la formule du un et un tiers. Cet article vise moins notre province que l'Alberta. La partie occidentale de notre province en sera atteinte plus durement que la partie orientale, mais l'ouest de la province bénéficiera de cette aide. Si, comme l'ont indiqué dans l'autre comité des représentants du chemin de fer, les taux transcontinentaux sont actuellement rémunérateurs et compensatoires — c'est-à-dire s'il est payant d'effectuer le transport à ces taux jusqu'à Vancouver — les chemins de fer sont parfaitement justifiés de réclamer un tiers de plus pour le transport aux points intermédiaires. Nous

trouvons cela raisonnable et c'est pour cela que nous appuyons cet article. J'ai à peu près terminé les remarques que j'avais à vous faire, messieurs. J'ai tâché de vous démontrer pourquoi la Saskatchewan appuie le bill en question. Elle recommande l'adoption de l'amendement à l'article 18, estimant qu'il entre dans l'esprit du rapport et faisant sienne l'allégation des commissaires lorsqu'ils affirment que le fardeau imposé aux gens qui ont à payer le transport des marchandises devrait être allégé. Nous insistons pour que ce principe figure en toutes lettres dans le bill.

L'hon. M. HAIG : Pourquoi voulez-vous faire inclure ce pouvoir dans le bill plutôt que dans les règlements, comme l'ont suggéré les représentants du Pacifique-Canadien ? Quelle différence y a-t-il ?

M. MACPHERSON : Ce n'est pas par défiance à l'égard du Pacifique-Canadien ou de la Commission des transports. Après tout, nous soutenons que si ces sept millions...

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Je crains que vous ne parliez tous deux de choses différentes.

L'hon. M. HAIG : Je pensais que vous parliez de ces taux de concurrence. J'ai écouté vos remarques au sujet des sept millions et je suis d'accord avec vous. Ma question portait sur le règlement relatif aux taux de concurrence.

M. MACPHERSON : Notre position est très catégorique à cet égard et le rapport contient d'abondantes références aux exposés et aux arguments présentés sur le sujet. Nous sommes nettement d'avis que la situation ne causera pas d'ennuis sérieux aux chemins de fer, mais qu'elle permettra à la Commission des transports de freiner les abus qui, à notre avis, ont été commis durant les années dont j'ai fait mention.

L'hon. M. HAIG : Je n'ai pas lu dans le rapport que ce pouvoir serait inclus dans la loi, mais qu'on l'introduirait dans les règlements. C'est bien ce que le rapport semblait indiquer.

M. MACPHERSON : Nous n'en sommes pas sûrs, mais nous voulons que cela se fasse. Si la Commission des transports adopte des règlements qui produiraient le même résultat, alors la question pourrait se régler de façon satisfaisante.

L'hon. M. HAIG : J'ai cru qu'on avait fait une recommandation dans ce sens.

M. MACPHERSON : Je pense qu'on a fait plus que cela. Je tiens à affirmer que si la Loi des chemins de fer est amendée et impose une obligation, nous aurons alors l'assurance que cette mesure sera appliquée.

La Commission des transports doit entreprendre une tâche formidable en matière de péréquation. Elle devra aborder ce problème dans tous ses détails et c'est là un travail immense. Dans ce cas, j'estime que le Parlement devrait investir cette Commission de ce pouvoir en ce qui concerne les taux de concurrence. La Commission serait alors à l'abri de toute demande tendant à faire modifier les règlements. À notre avis, le meilleur moyen de régler tout grief qui peut surgir serait d'adopter l'article dans la forme que je vous ai proposée.

Monsieur le président, honorables sénateurs, subordonnément à l'adoption de la modification de l'article 18 du bill, la province de Saskatchewan appuie ce projet de loi tel qu'il a été présenté.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Merci infiniment, monsieur MacPherson, pour votre lumineux exposé.

Allons-nous maintenant entendre M. Shepard ?

L'hon. M. ASELTINE : Il représente le Manitoba et nous voulons connaître le point de vue de cette province qui est très importante.

L'hon. M. HOWDEN : Précisément.

L'hon. M. HAIG : Dans notre province du moins, la population a augmenté durant la dernière décennie.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Je vais donc inviter M. Shepard à prendre la parole. Je crois comprendre que M. Shepard a préparé un exposé et que des copies en ont été distribuées aux membres du Comité.

M. C. D. SHEPARD, K.C., *conseiller juridique de la province du Manitoba* : Monsieur le président, honorables sénateurs, je suis très heureux d'entendre, avant même de vous présenter mon exposé, des remarques élogieuses à l'endroit du Manitoba.

L'hon. M. ASELTINE : J'ai déjà habité le Manitoba et je me suis toujours intéressé à cette province.

M. SHEPARD : Je puis dire qu'en principe je suis d'accord avec mon ami qui vient de parler au nom du gouvernement de la province limitrophe de la nôtre, du côté ouest. Nos deux gouvernements ne sont pas de même couleur politique mais, pour ce qui a trait aux tarifs-marchandises, nous avons presque toujours été d'accord nonobstant le fait que nos exposés devant la Commission royale différaient à certains degrés.

Il serait bon de dire dès le début que le Manitoba considère le rapport de la Commission royale comme un document précieux, qui contribue grandement à la solution éventuelle du problème des transports au pays. Nous estimons en outre que le Bill 12, issu de ce rapport, témoigne de l'effort consciencieux que fournit le gouvernement pour donner suite à certaines des recommandations contenues dans le rapport. Vous savez tous que la Commission royale a tenu un très grand nombre de séances et entendu de nombreux exposés — ses témoignages couvrent, je crois, vingt-cinq mille pages de transcription — et que la plupart des questions traitées dans le rapport ont été débattues à fond devant la Commission par les parties adverses.

Quant au Bill 12, le Manitoba l'appuie, sauf en ce qui regarde ce que nous avons convenu d'appeler l'article relatif à la règle du un et un tiers. Je l'ai déclaré d'ailleurs devant le Comité des Communes.

L'hon. M. ASELTINE : J'allais justement vous interroger au sujet de cette règle.

M. SHEPARD : Vous avez tous reçu, je crois, des exemplaires de l'exposé officiel qui a été présenté au Comité des Communes au nom du gouvernement du Manitoba, et j'imagine que je n'aurai pas à le répéter ici en détail.

L'hon. M. ASELTINE : Nous ne sommes pas pressés. Dites-nous quel serait l'effet de cette formule du un et un tiers sur le Manitoba.

M. SHEPARD : La meilleure façon de procéder serait peut-être, monsieur, de vous demander de vous représenter en imagination la carte du Canada, l'emplacement respectif de Toronto, Winnipeg et Vancouver. La politique nationale en matière de tarifs-marchandises a pour objet de réaliser autant que possible un barème uniforme de taux dans le pays. Or passé Toronto — je cite cette ville à titre d'exemple seulement — les taux de Toronto à Vancouver sont désignés taux de concurrence, taux transcontinentaux. La concurrence à laquelle ils devaient parer a commencé lors de l'inauguration du canal de Panama, mais à présent, au lieu de la concurrence par eau, les chemins de fer canadiens ont à faire face à la concurrence des chemins de fer du sud des États-Unis. Si vous vous rendez dans le sud des États-Unis, vous constaterez que les chemins de fer qui traversent le continent doivent faire face à une vive concurrence de la part du canal de Panama pour le trajet relativement court qui relie l'Atlantique au Pacifique.

La formule du un et un tiers dont il est question aurait pour effet, monsieur, d'imposer un plafond aux taux exigibles à tout point intermédiaire. Prenons comme exemple la ville d'Edmonton. Si le taux de transport d'un produit désigné de Toronto au littoral est de \$1.50, il pourrait être de \$3.00 pour Edmonton si on le calcule

d'après la distance milliaire. Mais en vertu de la formule de un et un tiers, le taux applicable à Edmonton, qui est censé être un point intermédiaire, serait limité à une fois et un tiers le taux transcontinental de \$1.50, ce qui ferait \$2.00. Il va sans dire que le marché des distributeurs à Winnipeg en serait entravé et, du simple point de vue de l'intérêt personnel — que personne, du reste, et nul ne s'aviserait de condamner puisqu'il stimule l'homme d'affaires — les distributeurs de Winnipeg ne présentent pas du tout cette formule de un et un tiers. Ils n'en veulent pas parce qu'elle réduirait leur zone de distribution, zone établie depuis plus de cinquante ans. Winnipeg était jadis un plus grand centre de distribution qu'à l'heure actuelle, mais certains commerces souffriraient encore aujourd'hui de l'application de cette formule. Néanmoins, l'attitude du gouvernement du Manitoba à l'égard de cette formule n'est pas seulement fondée sur la crainte des conséquences que ladite formule aurait pour le commerce de Winnipeg. Ce qui, pour nous, importe davantage, c'est que nous y voyons une violation du grand principe général du bill. Ce grand principe général est l'établissement d'une politique nationale de tarifs-marchandises sous forme d'échelons uniformes de taux de catégorie et d'échelons uniformes de produits désignés sur une base milliaire. Je ne crois pas que personne soutienne que les tarifs-marchandises de Toronto à Winnipeg ne devraient pas être moins élevés que ceux de Toronto à Edmonton sur une base uniforme de tant par mille ; les provinces de l'Ouest n'ont jamais contesté ce point. Mais le bill, après avoir introduit une politique générale de tarifs-types par milles d'un bout à l'autre du pays, fait volte-face dans cet article, répudie ce principe et préconise la formule de un et un tiers pour les points intermédiaires, ce qui entraînera l'imposition d'un plafond, un plafond qui n'a rien à voir à la politique nationale en matière de tarifs-marchandises. À voir comment vont les choses, c'est à croire qu'on a mis la charrue avant les boeufs. Vous avez un taux de concurrence applicable jusqu'au littoral, après quoi vous imposez un plafonnement qui est restreint par un lien arbitraire avec ce taux de concurrence.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Comment l'applique-t-on entre Winnipeg et Régina ?

M. SHEPARD : Je crois que M. MacPherson a bien expliqué que la Saskatchewan est divisée à l'égard de cette formule du un et un tiers. Je crois comprendre que la moitié ouest de la province de Saskatchewan, ou à peu près, retirerait un certain bénéfice de cette formule.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Cela compromet-il la position de Winnipeg en tant que centre de distribution vers l'Ouest ? Autrement dit, le tarif-marchandises à destination de Régina, basé sur la formule de un et un tiers, est-il le même que celui à destination de Winnipeg ?

M. SHEPARD : Oui, monsieur, pour certains produits. C'est sur ce fait que se fonde la plainte des distributeurs de Winnipeg.

L'hon. M. HORNER : Pour que les chemins de fer puissent rouler — et c'est ce que nous voulons tous — il leur faut des revenus. Or à Winnipeg il y a beaucoup de camions. Je comprends le point de vue des chemins de fer et pourquoi il leur tarde que cette formule du un et un tiers soit adoptée. De fortes quantités de marchandises sortent de Winnipeg par camion à destination de Calgary et d'Edmonton. Je comprends facilement qu'un taux direct jusqu'à Edmonton servirait les fins des chemins de fer et nous aiderait en Saskatchewan.

M. SHEPARD : Je n'ai pas de chiffres sous la main, monsieur, mais s'il vous était donné de les voir vous constateriez que le pourcentage total des expéditions de gros chargements par camions sur de longues distances à l'ouest de Winnipeg est très faible.

L'hon. M. HORNER : À les voir sur la route, on ne le croirait pas.

M. SHEPARD : Voulez-vous dire que les chemins de fer sont en faveur de cette formule de un et un tiers ?

L'hon. M. HORNER : Je le croirais.

M. SHEPARD : Non, ils ne favorisent pas cette mesure, monsieur. Cette formule de un et un tiers fera perdre du revenu aux chemins de fer. J'en ai donné un exemple tantôt.

L'hon. M. HORNER : C'est ce qu'ils faisaient autrefois, mais c'est sûrement là une situation injuste. C'était une expérience bien amère pour Calgary et Edmonton de voir qu'on pouvait expédier à Vancouver et retour à moins cher que par expédition directe.

M. SHEPARD : C'est bien cela.

L'hon. M. HORNER : C'était sûrement là du gaspillage.

M. SHEPARD : Au début la structure des tarifs-marchandises a été édiflée sur une base milliaire, parce qu'il en coûte davantage pour transporter des marchandises sur une distance de deux cents milles que de cent milles, et nul ne trouvait à redire. Mais voilà que grâce à l'application des taux de concurrence, les gens du littoral obtiennent certains avantages. Après cela les gens de l'Alberta, par exemple, se mettent à comparer les taux de concurrence avec ceux du parcours milliaire et ils en concluent qu'il leur faut les mêmes privilèges que ceux qu'on a consentis à leurs amis.

L'hon. M. REID : Les taux de concurrence ne s'appliquaient-ils pas aussi bien au transport vers l'est que vers l'ouest ? J'ai comparé devant la Commission royale et lui ai démontré que le grain était transporté sur un parcours de 1,160 milles à des taux moins élevés que les taux du Nid-de-Corbeau à destination de la Colombie-Britannique.

M. SHEPARD : Je ne me souviens pas des détails de cette question.

L'hon. M. REID : Le taux était applicable aussi bien vers l'est que vers l'ouest.

M. SHEPARD : Il y avait quelque chose en ce sens.

L'hon. M. HAIG : À ce propos, monsieur Shepard, à l'heure actuelle le Pacifique-Canadien transporte des marchandises du littoral à Edmonton au même taux que le National-Canadien.

M. SHEPARD : Oui.

L'hon. M. HAIG : Mais le Pacifique-Canadien doit les transporter deux cents milles plus loin ?

M. SHEPARD : C'est exact.

L'hon. M. HAIG : Et le National-Canadien les transporte du littoral à Calgary, soit deux cents milles plus loin, au même taux que le Pacifique-Canadien ?

M. SHEPARD : C'est exact.

L'hon. M. HAIG : Qu'arriverait-il si le tarif à la côte n'était pas profitable au chemin de fer et si les taux vers l'intérieur lui causaient une perte de revenus ? Lui faudrait-il augmenter les taux vers le littoral ?

M. SHEPARD : Oui.

L'hon. M. HAIG : Est-ce ainsi que procède la compagnie ?

M. SHEPARD : C'est précisément ce qui arriverait.

L'hon. M. REID : Comment ces gens perdraient-ils au tarif de la Colombie-Britannique alors qu'ils transportent le grain sur une distance deux fois plus longue à plus bas prix ?

M. SHEPARD : Je ne saisis pas bien ce que vous voulez dire, monsieur.

L'hon. M. REID : Lorsqu'ils discutent des taux du Nid-de-Corbeau et des taux de concurrence en Colombie-Britannique, les chemins de fer parlent de pertes en revenu, mais ils ne disent rien de la perte qu'ils subissent du fait des taux de concurrence de Colombie-Britannique.

M. SHEPARD : Je ne crois pas que les chemins de fer prétendent jamais que leurs taux de concurrence vers le littoral ouest soient appliqués à perte. Ce sont les chemins de fer qui établissent le palier des taux transcontinentaux. Lorsque j'ai témoigné en même temps que les compagnies ferroviaires devant la Commission des transports, ces compagnies ont affirmé catégoriquement que, au meilleur de leur connaissance et quel que soit le moyen de vérification employé, il n'est pas de taux de concurrence utilisé par le réseau qui ne soit profitable.

L'hon. M. REID : Ces gens affirment tantôt une chose, tantôt le contraire. Que dites-vous des taux de concurrence applicables au grain pour usage domestique ?

M. SHEPARD : Ce sont les taux du Nid-de-Corbeau qui s'appliquent aux céréales domestiques livrées au littoral ouest. Est-ce à cela que vous faites allusion ?

L'hon. M. REID : Il existe deux taux en Colombie-Britannique : le taux de concurrence et le taux domestique. L'un est de 20 cents les cent livres de grain, l'autre est d'environ 41 cents et demi.

M. SHEPARD : C'est bien cela.

L'hon. M. REID : Lorsque nous discutons la chose du point de vue du tarif d'exportation, ces gens prétendent qu'ils font ce transport pour fins de commerce, sur une base concurrentielle.

M. SHEPARD : La structure actuelle du tarif-marchandises leur permet d'agir ainsi.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Nous avons entendu le représentant de Winnipeg et vous venez du Manitoba ?

M. SHEPARD : Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT : Il se peut que Winnipeg, étant un centre de distribution, se trouve dans une situation différente. Vous n'avez pas parlé de la question de la subvention. Avez-vous des idées arrêtées là-dessus ?

M. SHEPARD : Nous accueillerons favorablement cette subvention de sept millions de dollars, tel qu'il est indiqué dans l'amendement. Vous savez sans doute, messieurs, que lorsque nous parlons de péréquation nous visons seulement 50 p. 100 du trafic environ ; et lorsque les chemins de fer se présentent devant la Commission des transports, comme en ce moment, dans l'espoir de faire majorer leurs tarifs-marchandises, n'oubliez pas que toute augmentation autorisée par cette Commission à la suite de ces audiences ne s'appliquera qu'à environ 50 p. 100 du trafic transporté par les chemins de fer canadiens. Cela exclut les taux sur les céréales, les taux internationaux, les taux de concurrence et les taux des Maritimes. Il en résulte que si l'on accorde un relèvement de 10 ou de 20 p. 100 des tarifs-marchandises, ce relèvement ne s'adresse qu'à la moitié, à peu près, du revenu total du transport des marchandises.

La raison pour laquelle nous soutenons qu'il est justifiable d'appliquer la subvention à la région du "pont", c'est que la majeure partie du relèvement autorisé du tarif-marchandises s'appliquera, à notre avis, au trafic à longue distance qui ne jouit pas de l'avantage de la concurrence ou ne souffre pas des effets néfastes de la concurrence que l'on trouve ailleurs dans le pays.

Dans son libellé actuel, l'amendement à l'article 18 est un peu trop lâche à notre goût, mais je pense qu'en définitive ce libellé se révélera satisfaisant. Il laissera à la Commission des transports un pouvoir discrétionnaire considérable.

Le sénateur Haig a demandé à mon ami M. MacPherson s'il était en faveur d'un partage égal de la subvention entre les deux chemins de fer. Je dirai que ce procédé simplifierait grandement les choses.

L'hon. M. HAIG : Vous n'y avez aucune objection ?

M. SHEPARD : Non, aucune.

L'hon. M. BAIRD : Cherchez-vous à savoir comment l'argent sera dépensé pour amener une réduction des tarifs ?

M. SHEPARD : Si l'on verse une subvention de sept millions de dollars en parts égales aux deux chemins de fer, je dirai que le Manitoba ne s'inquiète pas beaucoup de savoir comment cet argent sera employé, pourvu qu'il en résulte une réduction des tarifs-marchandises dans cette région.

L'hon. M. BAIRD : Vous prétendez que les taux seraient réduits de 8 à 10 p. 100 ?

M. SHEPARD : Oui, monsieur.

L'hon. M. HAIG : Voilà que est raisonnable.

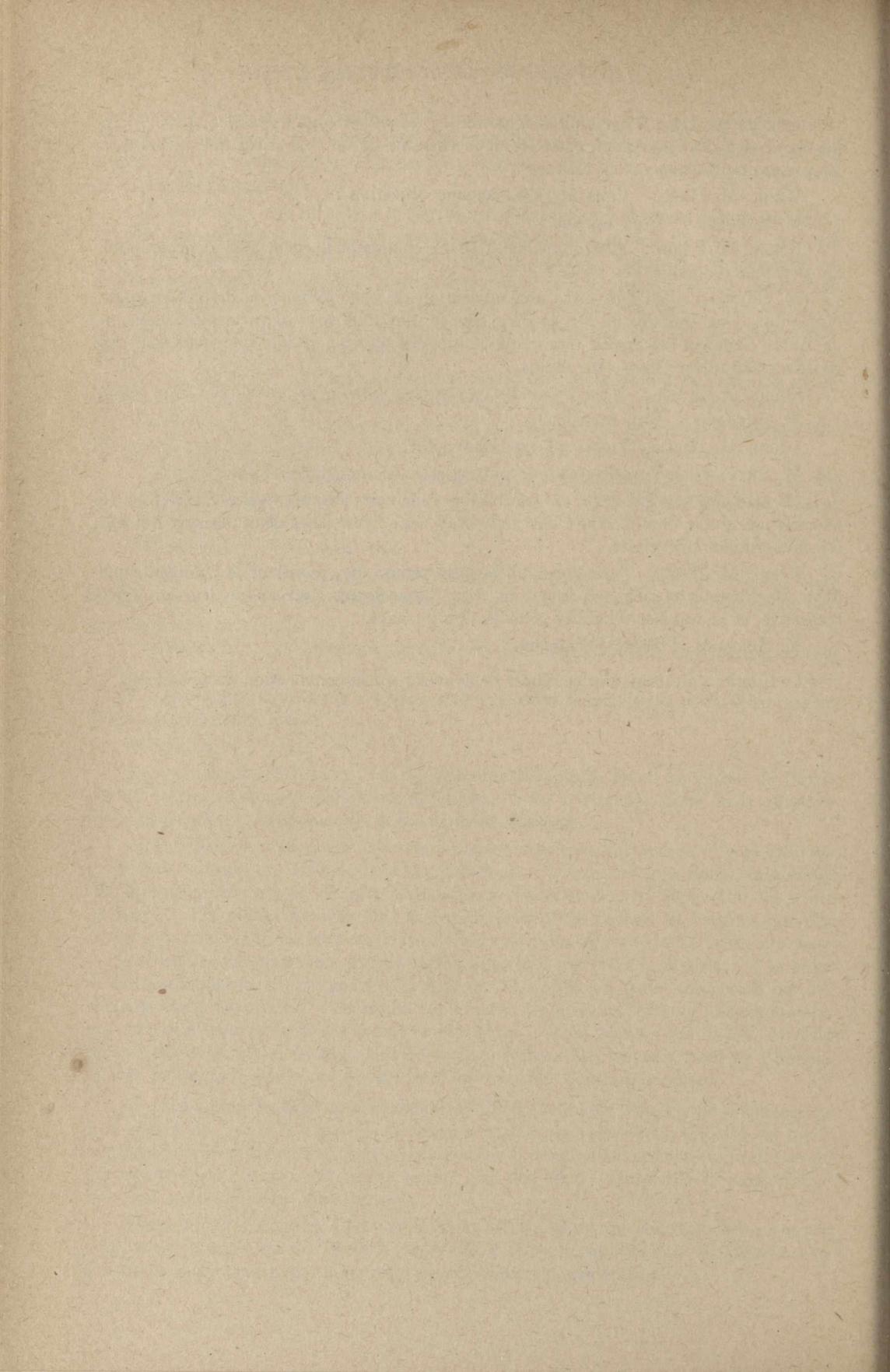
M. SHEPARD : Voulez-vous que je poursuive mon argumentation ?

Le PRÉSIDENT SUPPÉANT : Il me semble que vous l'avez exposée d'emblée. Je ne crois pas que le Comité désire que vous lisiez cet exposé. Les deux derniers qui ont été faits étaient très clairs.

L'hon. M. HAIG : Permettez-moi de faire remarquer, monsieur le président, que MM. MacPherson et Shepard font tous deux honneur au Barreau de leur province respective, et je suis fier d'habiter cette section du pays.

M. SHEPARD : Merci infiniment.

Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.



1951
SÉNAT DU CANADA



DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DU

Transport et des Communications

Rapport de la Commission royale des transports et les bills
concrétisant le dit Rapport

Fascicule no. 6

SÉANCE DU MERCREDI 5 DÉCEMBRE 1951

L'honorable Adrian K. Hugessen, Président

TÉMOINS:

- M. D.K. MacTavish, K.C., Ottawa (Ontario) représentant la *Bell Telephone Company of Canada* et la *British Columbia Telephone Company*.
- M. W. J. Matthews, directeur des services administratifs et du contentieux, ministère des Transports.
- M. W. Benidickson, député, adjoint parlementaire du ministre des Transports.
- M. J. L. Knowles, conseiller spécial du ministre des Transports.

COMITÉ PERMANENT
DU
TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS

L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN, *président*

Les honorables sénateurs

Aseltine	Horner
Baird	Hugessen
Davis	Kinley
Dessureault	McLean
Gershaw	Nicol
Grant	Paterson
*Haig	Raymond
Hawkins	*Robertson
Hayden	Reid

* Membre ex-officio.

ORDRE DE RENVOI

EXTRAIT des *Procès-verbaux* du Sénat, vendredi 19 octobre 1951.

Ordonné : — Que le comité permanent du transport et des communications soit autorisé à étudier le rapport de la Commission royale sur le transport, et spécialement la proposition d'égaliser les taux de fret et l'effet qu'une pareille proposition pourrait avoir sur les zones déterminées du Canada ; et à en faire rapport.

Que ledit comité ait le pouvoir de convoquer des témoins et de produire documents et registres.

Que ledit comité soit aussi autorisé à siéger durant les ajournements du Sénat.

Certifié conforme.

Le greffier du Sénat,
L. C. MOYER

CHIEF OF POLICE

REPORT OF THE CHIEF OF POLICE FOR THE YEAR 1911

The year 1911 was a year of unusual activity for the police department. The number of calls for service was at a high level, and the department was called upon to perform a wide variety of duties. The most important of these were the maintenance of law and order, the protection of life and property, and the enforcement of the laws of the State and the Nation.

The department was organized into several divisions, each of which was headed by a division chief. These divisions were the Patrol, the Detective, the Traffic, and the Administrative.

The Patrol division was the largest and the most important. It was responsible for the general supervision of the police force and for the maintenance of law and order throughout the city.

CHIEF OF POLICE
J. J. MOYER

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI, 5 DÉCEMBRE 1951.

Conformément à l'avis de convocation, le Comité permanent du transport et des communications se réunit à 10 h. 30 du matin.

Présents : Les honorables sénateurs Hugessen, président, Baird, Campbell, Gershaw, Haig, Hawkins, Horner, Raymond et Reid—9.

Aussi présents : M. J. F. MacNeill, K.C., secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, ainsi que les sténographes officiels du Sénat.

Le bill 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer, est étudié.

M. D. K. MacTavish, K.C., Ottawa (Ontario), représentant la *Bell Telephone Company of Canada* et la *British Columbia Telephone Company*, est entendu. Il s'oppose à la clause 12 du bill.

La reprise de l'étude du bill est renvoyée à l'après-midi, quand le Sénat s'ajournera.

Le bill 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, est lu et étudié.

M. W. J. Matthews, directeur des Services administratifs et du contentieux, ministère des Transports, est entendu. Il fournit des explications sur le bill.

Il est décidé de rapporter le bill sans amendement.

Le bill 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, est lu et étudié.

M. W. J. Matthews, directeur des Services administratif et du contentieux, ministère des Transports, est entendu. Il fournit des explications sur le bill.

Il est décidé de rapporter le bill sans amendement.

A 11 heures du matin, le Comité suspend la séance.

A 4 h. 45, il reprend la séance.

Présents : Les honorables sénateurs Hugessen, président, Baird, Campbell, Dessureault, Haig, Hawkins, Hayden, Kinley, McLean, Patterson et Reid—11.

Aussi présents : M. J. F. MacNeill, K.C., secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, ainsi que les sténographes officiels du Sénat.

Sur la motion de l'honorable sénateur Hayden, appuyée par l'honorable sénateur Reid, il est DÉCIDÉ de demander, dans un rapport, que le Comité soit autorisé à faire imprimer 300 exemplaires en anglais et 100 exemplaires en français de ses délibérations relatives au bill 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, au bill 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, et au bill 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer. Il est décidé de demander que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 100 du Règlement.

Le Comité reprend l'étude du bill 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

MM. W. J. Matthews, directeur des Services administratif et du contentieux, ministère des Transports, W. Benidickson, député, adjoint parlementaire du ministre des Transports, et J. L. Knowles, conseiller spécial du ministre des Transports, sont entendus. Il fournissent des explications sur le bill.

La reprise de l'étude du bill est renvoyé au mardi 11 décembre 1951, à 10 h. 30 du matin.

A 5 h. 45, la séance est levée.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
JAMES D. MACDONALD.

TÉMOIGNAGES

LE SÉNAT

OTTAWA, MERCREDI, 5 DÉCEMBRE 1951.

Le Comité permanent du transport et des communications, auquel a été renvoyé le bill 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, et le bill 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, se réunit à 11 heures du matin.

L'hon. M. HUGESSEN occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT : Messieurs, nous sommes en nombre et je vous prie de faire silence. Vous savez pourquoi nous sommes réunis ce matin. Les bills 6 et 7 nous ont été renvoyés après avoir été lus en deuxième lecture au Sénat, mais le bill 12 ne nous est pas encore revenu. Nous pourrions commencer ce matin par étudier les bills 6 et 7, qui sont très courts et ne soulèvent pas de difficulté. M. Matthews, du ministère des Transports, ici présent, est prêt à nous fournir des explications.

L'hon. M. HAIG : Monsieur le président, avant que vous présentiez M. Matthews, je vois que M. D. K. MacTavish est ici. Nous pourrions l'entendre en premier lieu, afin qu'il puisse assister à la séance d'un autre comité. Son exposé prendra, sauf erreur, peu de temps.

Le PRÉSIDENT : Dans ce cas...

M. MAC TAVISH : Mon exposé sera fort court, monsieur le président, mais je ne veux pas causer d'ennuis au Comité.

Le PRÉSIDENT : Si vous le désirez, messieurs, nous entendrons d'abord M. MacTavish. Je crois savoir qu'il veut présenter quelques nouveaux arguments en faveur de la compagnie téléphonique, au sujet des amendements qu'on propose d'apporter au bill 12.

M. MAC TAVISH : Oui monsieur.

Le PRÉSIDENT : Après avoir entendu M. MacTavish, nous pourrions étudier les bills 6 et 7. Je crois savoir que les deux partis ont convoqué leurs adhérents à se réunir en caucus à 11 heures du matin et il se peut que les membres libéraux comme les membres conservateurs veuillent se rendre à leur caucus respectif. Il conviendrait peut-être de suspendre la séance, après l'étude de ces deux bills, jusqu'à ce que le Sénat se soit ajourné cet après-midi. Je pense que l'ordre du jour est peu chargé. Si la chose vous satisfait, je ferai en sorte que M. Matthews, et peut-être M. Knowles, qui est le spécialiste en matière d'élaboration de projets, viennent témoigner devant nous cet après-midi. Êtes-vous tous d'accord ?

L'hon. M HAIG : Oui.

Le PRÉSIDENT : Fort bien. Monsieur MacTavish, vous avez la parole.

D. K. MAC TAVISH, K.C. : Merci, monsieur le président.

Monsieur le président et messieurs, je comparais ce matin muni d'instructions précises de la *Bell Telephone Company* et d'instructions plutôt mo-

dérées de la *British Columbia Telephone Company*, à laquelle j'ai fait un rapport sur la question que je vais mentionner, rapport qu'elle n'a pas encore reçu, par suite d'un retard du courrier. Les dirigeants de cette compagnie, avec lesquels j'ai parlé hier soir, m'ont autorisé à dire qu'ils se rallient à l'exposé de ma thèse présentée au nom de la *Bell Telephone Company*.

La question soulevée se rapporte au libellé. Il se peut qu'elle n'ait aucune importance, mais les deux compagnies s'en alarment vivement. Je voudrais attirer votre attention là-dessus.

Reportez-vous d'abord à l'article 332A du bill 12, page 5. Veuillez ensuite passer à la clause 12, page 8 du bill. Vous y verrez qu'un paragraphe y est remplacé par le suivant :

La Commission peut traiter ces taxes de télégraphe et de téléphone de la manière prévue par la présente loi pour les tarifs des marchandises ; et toutes les dispositions de la présente loi applicables aux compagnies y ressortissant, à l'égard des taxes et tarifs *des marchandises*, s'appliquent à la compagnie en tant qu'elles sont applicables et non incompatibles avec les dispositions du présent article, relativement à ces tarifs et taxes de télégraphe et téléphone.

Les deux compagnies craignent naturellement, monsieur le président et messieurs, que le texte cité puisse rendre applicable la péréquation des tarifs-marchandises aux compagnies de téléphone, ce qui les mettrait dans une position intolérable à leur avis. En outre, le caractère tout spécial des taxes téléphoniques et télégraphiques ne permettrait pas d'appliquer effectivement cette disposition.

L'hon. M. HAIG : Quel amendement proposez-vous ?

M. MAC TAVISH : Aucun en ce moment, monsieur. J'ai eu quelques instants pour parler de la chose à M. MacNeill ce matin et aussi pour avoir une conversation téléphonique avec M. Matthews. Je pourrais peut-être, si le Comité y consent, m'aboucher avec ces deux messieurs. Dans l'entretemps, je recevrai des instructions plus précises. Les spécialistes en élaboration de projets de la *Bell Telephone Company* ont formulé des propositions, mais par malheur elles ne me sont pas parvenues par courrier postal. Elles m'arriveront tard aujourd'hui, soit par télétype soit par la poste. Je m'excuse de me présenter au Comité dans ces conditions, mais les compagnies n'ont remarqué le texte en question qu'à un stade tardif de la marche du bill. J'ai jugé que la simple convenance exigeait que je compare et vous expose la situation.

L'hon. M. REID : On ne s'est pas aperçu de la chose à temps pour protester devant le comité de la Chambre des communes ?

M. MAC TAVISH : Non, ce comité a étudié le bill sans que les compagnies s'aperçoivent de la chose. Je connaissais très bien l'article relatif à la péréquation des tarifs-marchandises, mais j'ai lu le bill sans lire la clause 12. Ce qui est curieux, c'est que personne d'autre ne l'a relevée jusqu'à il y a un ou deux jours, quand M. Munnoch, principal avocat pour la *Bell Telephone Company* la remarqua et s'aboucha aussitôt avec moi.

L'hon. M. HAIG : J'ai lu cette clause, monsieur le président, et j'ai cru qu'elle s'appliquait aux services téléphoniques et télégraphiques des compagnies ferroviaires.

M. MAC TAVISH : Je dois dire en toute justice, monsieur le président et messieurs, que les rédacteurs du bill ne pourraient avoir eu, à mon avis,

l'intention d'appliquer des taxes et des tarifs aboutissant à la péréquation des taux. Je le dis sous toutes réserves.

L'hon. M. CAMPBELL : C'est là votre objection principale ?

M. MAC TAVISH : Oui, c'est là le danger.

L'hon. M. CAMPBELL : L'article, dans ses termes actuels, obligerait la Commission à appliquer la politique de péréquation.

M. MAC TAVISH : Oui, aux taxes téléphoniques.

L'hon. M. CAMPBELL : Exception faite de cet article, seriez-vous satisfait du bill ?

M. MAC TAVISH : Oui.

M. MAC TAVISH : Nous ne trouverions rien à y redire. Il valait mieux, à notre avis, soulever la question maintenant qu'on y peut quelque chose, plutôt que de créer plus tard quelque difficulté. Nous estimons que l'article, dans sa teneur actuelle, manque de clarté et devrait être précisé.

L'hon. M. HAIG : Je propose, monsieur le président, que la question soit réservée jusqu'à ce que MM. MacTavish, MacNeill et d'autres personnes s'entendent pour nous présenter un projet.

Le PRÉSIDENT : Il y a une question que je me pose : l'article 12 est-il nécessaire ? Je crois savoir que la Commission des transports dispose, en vertu de la loi des chemins de fer actuelle, de toute l'autorité voulue pour régler les taxes téléphoniques. M. Matthews pourra peut-être plus, tard, nous faire savoir précisément si cet article est nécessaire, surtout lorsque cet article laisse planer un doute sur le sens à donner à la loi. Il se pourrait fort bien que nous décidions qu'il est inutile d'insérer cet article.

L'hon. M. REID : Ayant pu lire l'arrêté en conseil qui établit les attributions et devoirs de la Commission, j'ai constaté qu'il ne dit rien des téléphones en général.

Le PRÉSIDENT : Cela ne découle nullement du rapport de la Commission Turgeon.

L'hon. M. REID : En effet.

L'hon. H. HAIG : Je crois qu'on a visé à insérer un article applicable aux services téléphoniques et télégraphiques des compagnies ferroviaires.

Le PRÉSIDENT : Peut-être. Le sénateur Haig propose de réserver la question jusqu'à ce que l'avocat de la compagnie téléphonique et celui du ministère des Transports puissent en discuter.

L'hon. M. CRERAR : Bien que je ne sois pas membre du Comité, monsieur le président, puis-je faire observer que l'article, étant d'ordre facultatif seulement, n'impose rien à la Commission ?

L'hon. M. CRERAR : Rien dans l'article n'oblige la Commission à égaliser les taxes. Elle est donc libre, je suppose, de considérer et de traiter tout ordre d'obéir à un principe, de la même manière que toute autre chose.

M. MAC TAVISH : Cependant, nous avons jugé qu'il était risqué de laisser l'article libellé en termes facultatifs.

Le PRÉSIDENT : Le Comité convient-il de régler ainsi provisoirement la question ?

L'hon. M. HAIG : Oui.

Le PRÉSIDENT : Merci, monsieur MacTavish.

Le PRÉSIDENT : Messieurs, nous sommes saisis des bills 6 et 7, qui nous ont été officiellement renvoyés par le Sénat. Le bill 6 est intitulé Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien. Le Comité voudrait-il entendre M. Matthews parler à ce sujet ?

L'hon. M. HAIG : Le but de ce bill est simplement de concrétiser la recommandation formulée au sujet des rapports, n'est-ce pas ?

Le PRÉSIDENT : Oui. Il ne donne pas lieu à controverse, je crois.

L'hon. M. REID : Si M. Matthews allait parler, je lui poserais la question que voici : la Commission royale a été chargée de faire une étude et de formuler des recommandations relatives au National-Canadien et au Pacifique-Canadien, mais le bill 6 traite surtout du premier. A vrai dire, vous constaterez, tout au long du rapport de cette Commission, que le second est le témoin principal et que le premier se borne très souvent à approuver. Mais la lecture de l'arrêté en conseil me fait supposer que des témoins de l'un et de l'autre devaient être entendus. Malgré tout, le bill 6 ne traite que du National-Canadien. Je me demande si la recommandation de la Commission ne concerne pas du tout le Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT : La Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, votée en 1933, contient un article exigeant des régisseurs du National-Canadien qu'ils exposent dans leur rapport annuel certains renseignements portant sur les résultats relatifs aux économies qui auraient pu être réalisées au moyen de mesures de coopération. Le bill 6 ne fait que préciser les renseignements que les administrateurs doivent fournir à ce sujet dans leur rapport annuel soumis au Parlement, n'est-ce pas, monsieur Matthews ?

M. MATTHEWS : Oui monsieur le président.

L'hon. M. REID : Le président a répondu à la question.

M. MATTHEWS : Le National-Canadien soumet un rapport annuel au Parlement, mais le Pacifique-Canadien ne le fait pas. La chose devrait naturellement être mentionnée dans le rapport, s'il était soumis au Parlement.

L'hon. M. HAIG : Vous ne la désapprouvez pas ?

M. MATTHEWS : Pas du tout, c'est très facile à faire.

Le PRÉSIDENT : Y a-t-il d'autres questions à poser à propos du bill 6 ?

L'hon. M. HAIG : Passons à l'adoption.

Le PRÉSIDENT : L'article 1 est-il adopté ? Le titre est-il adopté ? Dois-je rapporter le bill sans amendement ?...

Adopté.

Le PRÉSIDENT : Vient ensuite le bill 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Nous l'expliqueriez-vous brièvement, monsieur Matthews ?

M. MATTHEWS : Monsieur le président et messieurs, ce bill se borne à concrétiser deux recommandations formulées par la Commission royale. La

première a trait au trafic par voie ferrée et lac en direction de l'ouest et aussi par voie ferrée, lac et voie ferrée. La Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes donne la préférence aux mouvements en direction de l'ouest, "entièrement par voie ferrée", expression qui comprend, au sens où la Commission des transports l'a prise, les mouvements par voie ferrée et lac, par exemple ceux de Moncton à Port-Nicoll, puis à Fort-William en remontant les Grands Lacs, et de là vers l'Ouest. Le bill modificateur se borne à ratifier ce que les commissaires font constamment depuis que la loi se trouve dans les statuts.

L'hon. M. CRERAR : A-t-on déclaré que la Commission outrepassait ses pouvoirs légaux ?

M. MATTHEWS : C'est possible. Les commissaires avaient l'intention d'inclure le trafic par voie ferrée et lac.

L'hon. M. CRERAR : Le bill vise à ratifier une pratique courante de leur part ?

M. MATTHEWS : Oui.

L'hon. M. CRERAR : Ont-ils agi ainsi dernièrement ?

M. MATTHEWS : Je l'ignore. Ils forment un tribunal. Je suppose que leur pratique est légale.

L'hon. M. CRERAR : Dans ce cas, quelle est l'utilité du bill ?

M. MATTHEWS : Le bill dissipe le moindre doute possible à ce sujet. La question n'a certainement jamais été portée devant la Cour suprême. J'estime qu'on ne peut dire que les commissaires sont coupables d'illégalité.

Le PRÉSIDENT : Qu'en est-il de la seconde recommandation ?

M. MATTHEWS : Elle a trait à la comptabilité. Aux termes de l'article 6 de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, les revenus et les dépenses des lignes de l'est sont tenus distinctement, et le montant du déficit qui se produirait serait inclus sous un article distinct dans les crédits soumis au Parlement, pour les chemins de fer Nationaux du Canada. Lorsque la susdite loi fut votée, les comptes et le déficit des lignes de l'est étaient tenus séparément ; le Parlement votait chaque année le montant du déficit, mais il ne le faisait pas à l'égard des déficits des autres lignes du National-Canadien, déficits qui étaient comblés au moyen d'obligations émises par l'État ou de prêts consentis par lui. La susdite loi fut votée en 1927. Quand la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien fut votée, elle stipula que le déficit annuel global du National-Canadien serait comblé. Il devint donc inutile de prévoir un crédit séparé comblant le déficit des lignes de l'est. Malgré cela, le National-Canadien tint des comptes distincts à cet égard jusqu'en 1939. Puis, durant la guerre, la comptabilité devint si compliquée que la compagnie ne put continuer à le faire et qu'elle engloba cette comptabilité dans celle du réseau. A la fin de l'année, elle adopta une règle lui permettant de chercher à calculer le déficit approximatif des lignes de l'est. Les commissaires royaux ont estimé, semble-t-il, que cette règle était tout à fait inutile : tous les comptes devraient être groupés et le montant du déficit voté en bloc. C'est pourquoi l'article 2 du bill abroge l'article 6 de la loi, conformément à la recommandation de la Commission royale.

L'hon. M. REID : Il y a une partie du bill dont vous n'avez pas parlé. Lisez l'article 6 de la loi, qui débute ainsi :

Pour fins de comptabilité, mais sans porter atteinte à la gestion et à la mise en service de l'une quelconque des lignes de l'est, les revenus et les dépenses des lignes de l'est...

Le mot "déficit" est mentionné seulement au paragraphe (2).

M. MATTHEWS : C'est exact.

L'hon. M. REID : Et vous n'avez pas parlé du début mentionné par moi. Faut-il supposer qu'il est aboli lui aussi, que les revenus et les dépenses des lignes de l'est ne seraient pas tenus séparément ? Nous de la Colombie-Britannique aimerions savoir d'où proviennent les déficits et il est très facile de tenir les comptes des lignes de l'est distincts. La disposition fixée à cet égard serait abolie. Serait-ce à dire que, dorénavant, lorsqu'on demanderait aux employés du National-Canadien quels seraient les résultats de l'exploitation de ces lignes, ils répondraient : "Nous n'en savons rien, car tous les comptes sont groupés" ? A mon avis, il faut y regarder à deux fois avant que nous consentions à l'abolition du texte stipulant que les revenus et les dépenses doivent être tenus distinctement. Autrement, comment saurions-nous quels seraient les résultats de l'exploitation ? La situation financière des chemins de fer va s'empirer peu à peu, vu la concurrence des compagnies de navigation. Le projet de canalisation du Saint-Laurent une fois réalisé, on constatera que les revenus ferroviaires baisseront encore. Nous voulons savoir.

M. MATTHEWS : Je crois que vous avez raison, monsieur. Comme je l'ai dit, le National-Canadien ne tient plus de comptes séparés pour les revenus et les dépenses, depuis 1939.

L'hon. M. REID : Dans ce cas, comment la compagnie tourne-t-elle cette disposition de la loi, en la violant ou simplement en n'en tenant pas compte ?

M. MATTHEWS : C'est possible. Reportons-nous aux déclarations de la Commission royale là-dessus.

LE PRÉSIDENT : Il va de soi, monsieur le sénateur Reid que si vous voulez absolument que le National-Canadien tienne des comptes ventilés pour les différentes parties de son réseau, vous lui imposez une comptabilité très compliquée, n'est-ce pas ?

L'hon. M. REID : Je crois savoir que le Canada est divisé de fait en régions, au point de vue ferroviaire, et que les compagnies peuvent dire quelles sont les recettes et les dépenses brutes faites par elles dans la région Centrale, celle de l'Est et celle de l'Ouest. C'est dans un but défini que la disposition en question a été insérée, dans le but que je viens de dire.

M. MATTHEWS : D'après le rapport de la Commission royale, l'article 6 de la loi devrait être annulé.

L'hon. M. REID : D'après quelle page du rapport ?

M. MATTHEWS : La page 264.

L'hon. M. REID : Les commissaires traitent-ils de cet article ?

M. MATTHEWS : Oui, très brièvement.

L'hon. M. REID : Ils n'en disent pas grand chose.

M. MATTHEWS : Ils se bornent à dire : "L'article 6 de la Loi devrait être annulé, car il ne sert à rien et on ne l'observe pas".

L'alinéa 10, page 260, se lit ainsi :

Le National-Canadien a demandé l'abrogation de l'article 6 de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Il déclare qu'il ne tient pas de comptes distincts pour ses lignes de l'Est, mais qu'il touche sa part des avantages qui lui reviennent en vertu de la loi, de la même manière que les compagnies qui exploitent des lignes dans le territoire choisi.

L'hon. M. CRERAR : Le Pacifique-Canadien doit-il tenir des comptes distincts ?

M. MATTHEWS : Oh ! non.

L'hon. M. REID : Sur quelles raisons le National-Canadien peut-il se fonder pour demander ces avantages ? Il doit montrer des chiffres accusant un déficit d'exploitation. Il doit se fonder sur quelque chose à présenter au gouvernement pour justifier la subvention demandée.

L'hon. M. HORNER : Les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes sont des taux spéciaux abaissés, permettant aux compagnies de continuer leur exploitation.

L'hon. M. REID : On leur donne un avantage destiné à parfaire la somme qu'ils jugent nécessaire à leur permettre de continuer leur exploitation.

L'HON. M. HORNER : Je le sais, mais tout compte fait, la différence n'est pas grande, vu qu'il faut combler le déficit à même les deniers publics. Peut-être que ces comptes distincts permettraient au National-Canadien de réaliser de grosses économies.

L'hon. M. CRERAR : Même si cette compagnie retirait un profit de l'ensemble de son exploitation, elle aurait quand même droit à quelque subvention la dédommageant de la perte qu'elle subit du fait des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. MATTHEWS : La subvention dont vous parlez est un avantage retiré de ces taux, monsieur. Je ne crois pas que la compagnie aille demander au gouvernement quelque subvention pour combler le déficit des lignes de l'est.

Le PRÉSIDENT : Je crois que c'est l'inverse qui a lieu : par la Loi de 1942 sur les subventions supplémentaires aux provinces Maritimes, le Parlement a fait en sorte qu'une somme annuelle soit versée aux deux compagnies ferroviaires, afin de leur permettre d'abaisser les taux.

L'hon. M. REID : Il faut qu'elles aient quelques chiffres pour calculer le montant de la réduction.

M. MATTHEWS : Non.

Le PRÉSIDENT : Non, la susdite loi vise simplement à procurer aux provinces Maritimes un abaissement des tarifs, à verser aux chemins de fer un montant suffisant à leur permettre d'abaisser les tarifs de 20 p. 100.

L'hon. M. REID : Cette somme est semblable à celle de 7 millions de dollars, applicable au "pont" entre l'Est et l'Ouest.

Le PRÉSIDENT : Oui.

M. MATTHEWS : Oui, la subvention visant à l'abaissement de 20 p. 100 est votée chaque année. Elle est accordée, non au National-Canadien, mais aux provinces Maritimes.

Les articles 1 et 2 sont adoptés.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Le PRÉSIDENT : Rapporterez-vous le bill sans amendement ?

Quelques voix : D'accord.

Le PRÉSIDENT : Le Comité est-il d'accord de reprendre la séance cet après-midi, après l'ajournement du Sénat ?

Quelques voix : D'accord.

La séance est suspendue.

REPRISE DE LA SÉANCE

LE SÉNAT

OTTAWA, MERCREDI, 5 DÉCEMBRE 1951.

Le Comité permanent du transport et des communications, auquel a été renvoyé le bill 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer, reprend la séance à 4 h. 40 de l'après-midi.

L'hon. M. HUGESSEN occupe la présidence.

Le PRÉSIDENT : Messieurs, le greffier me signale que, maintenant que nous sommes officiellement saisis du bill 12, nous devrions décider si nous voulons conserver notre pratique de faire imprimer nos délibérations. Jusqu'ici, nous en avons fait imprimer 300 exemplaires en anglais et 100 en français. Estimez-vous qu'ils s'agirait d'adopter maintenant la motion requise pour que nous ayons le droit de les faire imprimer dorénavant ?

L'hon. HAYDEN : J'estime qu'elles devraient être imprimées.

L'hon. M. HAIG : Oui, en effet.

L'hon. M. REID : J'en conviens.

Le PRÉSIDENT : J'ai sous les yeux une motion qui, si le Comité l'accepte, sera rapportée au Sénat. La voici :

Votre Comité recommande qu'il soit autorisé à ordonner l'impression de 300 exemplaires en anglais et de 100 exemplaires en français de ses délibérations relatives au bill 6, Loi modifiant la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, au bill 7, Loi modifiant la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, et au bill 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer, et que soit suspendue à cet égard l'application de l'article 100 du Règlement.

L'hon. M. KINLEY : Prévoyez-vous que le bill dont nous sommes maintenant saisis donnera lieu à de longues discussions, après les longs exposés qui nous ont été faits.

Le PRÉSIDENT : Un fonctionnaire du ministère des Transports et un spécialiste en matière de trafic désirent nous faire des observations. En outre, nous n'avons pas encore épuisé la question soulevée ce matin relativement à la *Bell Telephone Company*. Enfin, quand le moment viendra d'étudier le bill article par article, il est bien entendu que nous le discuterons. Êtes-vous d'accord que le rapport en question soit présenté au Sénat demain après-midi ?

Quelques VOIX : D'accord.

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT : Comme vous le savez, messieurs, aucun fonctionnaire du ministère des Transports et aucun des spécialistes consultés par la Commission Turgeon n'a encore formulé d'exposé devant nous. Nous avons au milieu de nous cet après-midi M. W. J. Matthews, directeur des Services administratif et du contentieux, ministère des Transports, et M. L. J. Knowles, spécialiste en matière de trafic et de tarifs de transport, qui a témoigné devant le comité de la Chambre des Communes. Nous pourrions commencer par les entendre cet après-midi, quitte à continuer à les interroger au début de la semaine prochaine, si nous ne finissons pas aujourd'hui.

L'hon. M. HAIG : D'accord.

Le PRÉSIDENT : Monsieur Matthews, voudriez-vous exposer ce que vous avez à dire ?

M. W. J. MATTHEWS, directeur des Services administratif et du contentieux, ministère des Transports : Monsieur le président et messieurs, c'est toujours un plaisir pour moi que de comparaître devant le Comité et de m'efforcer d'expliquer les projets législatifs de mon ministère, mais à vrai dire le bill 12 est un bill difficile à expliquer. A franchement parler, je ne suis pas un spécialiste en matière de tarifs-marchandises, mais M. Knowles a toute qualité pour en parler. Il agit actuellement comme conseiller spécial du ministre des Transports et il était conseiller en matière de trafic pour la Commission royale des transports. Nous n'avons aucun exposé à formuler sur le bill, mais nous sommes ici pour seconder le Comité par tous les moyens possibles.

L'hon. M. HAIG : Monsieur le président, je voudrais éclaircir une question personnelle, en m'adressant à M. Matthews. J'ai lu ce qui était, sauf erreur, un fait-divers d'après lequel M. Matthews n'aurait pas comparu devant le comité de la Chambre des communes. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet, monsieur Matthews ?

M. MATTHEWS : J'ai assisté à toutes les séances de ce comité, devant lequel j'ai témoigné brièvement.

L'hon. M. HAIG : Vous y avez présenté quelques témoignages ?

M. MATTHEWS : Oui, quelques explications sur des points de droit, à propos de quelques articles.

L'hon. M. HAIG : Mais vous n'avez formulé aucun exposé concernant le bill ?

M. MATTHEWS : Non, en effet, mais j'ai parlé devant le comité sur certains points de droit.

L'hon. M. FARRIS : Ce bill provient-il de votre ministère ?

M. MATTHEWS : Oui monsieur, c'est le bill du ministre des Transports.

L'hon. M. HAYDEN : Et le ministre a comparu devant le comité de la Chambre des communes ?

M. MATTHEWS : Oui, il l'a fait. Je crois savoir que le comité du Sénat a entendu plus d'un exposé et connaît très bien le bill dans sa teneur actuelle. Nous serons très heureux de pouvoir résoudre toute question ou élucider toute difficulté qui pourrait se présenter. Vu la grande complexité du sujet, monsieur

le président, je propose de demander à M. Knowles de témoigner et de répondre à toute question soulevée par le bill.

Le PRÉSIDENT : Voudriez-vous, messieurs, que je propose au ministre de comparaître devant nous à une réunion future ?

L'hon. M. HAIG : Entendons d'abord M. Knowles et nous verrons ce qu'il dira.

Le PRÉSIDENT : Très bien.

M. W. M. BENIDICKSON, député, adjoint parlementaire du ministre des Transports : Monsieur le président, le ministre et moi sommes membres du comité de la Chambre des communes. Comme la Chambre est saisie d'un projet de loi relatif à la canalisation du Saint-Laurent, le ministre m'a demandé de le remplacer ici comme témoin. Chaque fois que vous croirez sa présence nécessaire, il comparaitra devant vous.

Le PRÉSIDENT : Excusez-moi, M. Benidickson, de n'avoir pas remarqué votre présence dans cette chambre. Veuillez donc avancer et prendre place à la table.

M. Benidickson s'assoit à la table.

Le PRÉSIDENT : Le Comité est-il prêt à entendre M. Knowles ?

Des VOIX : Oui.

Le PRÉSIDENT : M. Knowles, peut-être pourriez-vous décliner vos titres de spécialiste en matière de tarifs-marchandises.

M. L. J. KNOWLES, Conseiller spécial du ministre des Transports : Monsieur le président, honorables sénateurs, j'ai commencé à m'occuper des tarifs-marchandises alors que j'étais à l'emploi d'une filiale du Pacifique-Canadien connue sous le nom de *Kingston and Pembroke Railway*. J'ai passé cinq ans au bureau-chef de cette compagnie attaché à la division qui s'occupait des questions de trafic et des tarifs-marchandises dans une certaine mesure. Naturellement, comme je ne pouvais acquérir une connaissance des tarifs-marchandises en travaillant pour ce petit chemin de fer, en 1912 j'e suis entré au bureau des tarifs-marchandises du *Canadian Northern Railway*. J'ai vu trois consolidations du réseau du National-Canadien. En premier lieu, nous avons fusionné toutes les lignes achetées par le *Canadian Northern* et la société *Mackenzie and Mann*. Il nous a fallu consolider tous leurs tarifs-marchandises pour en tirer un nouveau barème. Pendant ce temps, j'ai eu l'occasion d'étudier la première cause en augmentation générale des taux portée devant la Commission des chemins de fer, comme on l'appelait alors. C'était au sujet des taux de l'Ouest ; les discussions ont duré de 1912 à 1914, et la Commission a consenti à réduire considérablement les taux en question. C'était la première fois que nous entendions sérieusement parler de péréquation ; la Commission visait à rapprocher autant que possible les taux de l'Ouest de ceux de l'Est.

Ensuite, en 1918, après avoir acheté le *Canadian Northern Railway*, le gouvernement décida de l'amalgamer avec l'*Intercolonial*, le *National Transcontinental* et le *Grand Trunk Pacific*, et j'ai été chargé de publier les tarifs-marchandises de cette compagnie consolidée. En 1923, lorsque le gouvernement décida d'acquérir aussi le réseau du *Grand Trunk Railway*, j'ai été chargé d'unifier une grande partie des tarifs de ce réseau.

Soit dit en passant, j'ai alors commencé à comparaître devant l'*Interstate Commerce Commission* à l'égard de questions de tarifs-marchandises parce

que le Grand-Tronc avait des intérêts considérables dans les lignes de chemins de fer américaines. J'ai été nommé directeur du bureau des tarifs en 1920, chef de la section des taux du National-Canadien et du Grand-Tronc consolidés en 1923, adjoint du directeur du trafic-marchandises en 1927, et directeur du trafic-marchandises en charge des taux de tout le réseau en 1941. Je n'occupais ce poste que depuis peu lorsque je fus prêté au contrôleur des transports à titre d'adjoint administratif pendant la dernière partie de la guerre. Ma tâche consistait à étudier les questions de tarifs-marchandises qui étaient de la compétence du contrôleur des transports. J'ai aussi rédigé les ordonnances relatives aux wagonnées complètes qui prescrivaient aux expéditeurs de remplir leurs wagons à pleine capacité au cours de la guerre.

Ensuite, je suis retourné au National-Canadien et depuis-lors j'ai partagé mon temps entre le travail régulier du bureau et mes tâches de l'extérieur. J'ai été nommé conseiller auprès de la Commission royale d'enquête sur le charbon avec un représentant du Pacifique-Canadien en 1946, puis en 1949, j'ai été nommé conseiller en trafic à la Commission royale des transports. J'ai collaboré à la rédaction du rapport de la Commission royale que vous avez en main. Je suis retourné au National-Canadien en mai 1951 où j'ai été nommé adjoint du président, M. Gordon, à titre de conseiller en matière de tarifs-marchandises jusqu'à l'âge de la retraite, que j'atteindrai le 2 janvier prochain, moins d'un mois de cette date.

J'espère, messieurs, pouvoir vous parler d'une manière objective de la question des tarifs-marchandises ; il m'est bien indifférent que le bill soit adopté ou non puisque je n'aurai pas à travailler sous son régime. Je crois qu'après avoir été mêlé pendant quarante-cinq ans aux questions de tarifs-marchandises, je suis en mesure de vous fournir quelques explications sur le sujet et d'éliminer les méprises qui figurent déjà au compte-rendu. Je ne sais pas si vous voulez que j'explique le bill, que je fasse quelques commentaires ou que je vous donne certains renseignements sur la péréquation. A vous de décider ce que vous attendez de moi. Peut-être que si je repassais le bill avec vous, je pourrais vous être de quelque utilité.

L'hon. M. HAIG : Comment avez-vous procédé au comité de la Chambre des communes ? Vous y a-t-on questionné ?

M. KNOWLES : J'ai d'abord donné un exposé, sénateur Haig, portant sur quatre ou cinq points qui semblaient obscurs ou qui n'avaient pas été soulevés par d'autres témoins et ensuite j'ai été soumis à un interrogatoire serré pendant deux jours.

L'hon. M. KINLEY : Le témoin ne ferait-il pas bien d'expliquer la raison d'être du bill et les avantages qu'une telle mesure est susceptible d'apporter.

Le PRÉSIDENT : Le témoin pourrait peut-être se limiter aux articles qui ont suscité des divergences d'opinions. En réalité, la moelle du bill se trouve dans les articles 328 à 332B. Il serait superflu de demander au témoin de nous parler des autres articles de moindre importance.

L'hon M. HAIG : Il pourrait répondre à la question du sénateur Kinley qui a demandé la raison de la présentation du bill; ensuite, il pourrait nous expliquer les motifs de l'amendement qui exclut les provinces Maritimes, et nous dire pourquoi il serait mieux de faire disparaître le triangle.

M. KNOWLES : Je vais m'efforcer de vous donner ces explications. Le bill a été conçu pour donner suite à certaines recommandations de la Commission royale. Les membres de cette commission en sont venus à la conclusion qu'il

devrait y avoir autant que possible égalisation des tarifs-marchandises au Canada et ils ont recommandé l'établissement d'un taux uniforme de catégorie, et d'un taux uniforme sur un produit désigné, dans tout le Canada. Quant aux divers taux spécifiques, ils devraient être égalisés autant que possible.

Maintenant, le bill ne va pas aussi loin que le voulait la Commission royale. Il permet à la Commission des transports d'établir un barème uniforme de taux milliaires et un barème uniforme de taux sur un produit désigné. Je sais que la Commission a le pouvoir de le faire mais qu'elle n'y est pas obligée, comme l'entendait la Commission royale.

L'hon. M. CAMPBELL : Comment interpréteriez-vous l'article 329, s'il n'est pas impératif ? L'article 329A se lit ainsi :

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.

M. KNOWLES : A mon avis, voilà tout simplement ce que le tarif devra spécifier, après que la Commission des transports aura décidé quels genres de barèmes seront établis. Elle s'inspirera, je crois, de l'article 332A(1) qui 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-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 ;
- (b) Etablisse, pour chaque article ou groupe d'articles concernant lesquels des taux sur un produit désigné, selon une base militaire, sont spécifiés, . . .

Je serais porté à croire que l'article qui traite des tarifs tombe sous l'autorité de l'article qui énonce la politique nationale.

L'hon. M. CAMPBELL : En d'autres mots, l'objet de la mesure législative est de laisser à la discrétion de la Commission le soin de décider si le tarif doit être ou non établi d'après une base militaire uniforme.

M. KNOWLES : C'est exact.

L'hon. M. CAMPBELL : Mais vous n'avez pas d'objection à ce que la mesure législative soit rédigée de telle façon qu'il ne persiste aucun doute à ce sujet.

M. KNOWLES : Je n'ai pas à dicter de ligne de conduite au gouvernement en cette matière.

L'hon. M. CAMPBELL : Mais si c'est là sa politique, la mesure législative ne devrait-elle pas l'exprimer en termes précis ? Vous croyez qu'elle le fait ?

M. KNOWLES : Je crois que toute discrétion est laissée à la Commission en cette matière, mais je suis d'avis que l'organisme n'outrepassera pas les désirs du Parlement si elle s'inspire de cet article.

L'hon. M. CAMPBELL : Voilà justement ce qui donne lieu à des méprises dans le moment. L'article ne précise pas que la Commission soit tenue d'exiger une échelle uniforme de taux d'après une base milliaire ?

M. KNOWLES : La Commission royale a recommandé l'établissement d'une échelle uniforme obligatoire, et je présume que le ministre des transports a de bonnes raisons de rendre cette mesure discrétionnaire plutôt qu'obligatoire. J'ignore ces raisons.

L'hon. M. REID : Puis-je vous demander, monsieur Knowles, si vous avez pris connaissance des jugements de la Commission des transports ? Je vous demande cela afin de me permettre de situer la question que je veux poser. Quel effet aurait sur la Commission l'omission des mots "dans la mesure où la chose est raisonnablement possible" ? J'ai lu les jugements de la Commission des transports et je vous demande maintenant quel effet aurait l'article sur la Commission si ces mots étaient biffés ? Ne constituent-ils pas une échappatoire pour la Commission ? Je suis en faveur de l'égalisation, mais je puis fort bien m'imaginer que la Commission puisse commencer une chicane de mots avec l'expression "dans la mesure où la chose est raisonnablement possible".

M. KNOWLES : Cela veut peut-être dire que certaines sortes de taux ne peuvent pas être égalisés. Je crois que plusieurs d'entre eux peuvent l'être.

L'hon. M. REID : Mais, supposons que les mots "dans la mesure où la chose est raisonnablement possible" disparaissent, qu'est-ce qui arriverait ? La phrase se lirait ainsi :

... chaque compagnie de chemin de fer doit à l'égard de tout trafic-marchandise du même genre...

M. KNOWLES : Cela obligerait la Commission à établir une échelle uniforme de taux pour tout le Canada, à l'exception des provinces Maritimes. Il vous faudrait enlever cette dernière partie aussi si vous vouliez avoir des taux uniformes dans tout le Canada.

L'hon. M. REID : Vous avez dit que le bill était fondé sur un principe d'égalité; cependant nous donnons maintenant des directives à la Commission et nous changeons la loi. Je crois que vous voulez vous ménager une porte de sortie.

M. KNOWLES : Je ne ménage de porte de sortie à personne. C'est le gouvernement qui a proposé ce bill.

L'hon. M. REID : Excusez-moi si j'ai l'air de vous blâmer.

M. KNOWLES : La Commission royale a recommandé que l'échelle soit obligatoire; le gouvernement a probablement de bonnes raisons pour ne pas la rendre entièrement obligatoire, entre autres que plusieurs de ces taux divers seraient très difficiles à égaliser.

L'hon. M. KINLEY : Il semble y avoir divergence d'opinion sur ce point. Le sénateur Campbell est d'avis que cet article est impératif.

M. KNOWLES : Impératif ?

L'hon. M. KINLEY : Il me semble que c'est ce qu'il a dit. Il vous a demandé si, tel qu'il est rédigé, cet article n'est pas impératif.

M. KNOWLES : Je ne crois pas qu'il le soit, sauf pour autant qu'il résume la politique nationale en matière de taux de transport de marchandises.

L'hon. M. HAYDEN : Croyez-vous que si nous insérons le mot "doit" pour dissiper les doutes et rendre l'article obligatoire, l'article 332A pourrait donner parfaitement suite à la politique nationale ?

M. KNOWLES : Ce que j'aimerais, s'il faut absolument modifier l'article, c'est qu'on se serve des mots de la Commission royale.

L'hon. M. HAYDEN : Quels que soient les mots qu'on emploie, prenons pour acquis que la disposition est obligatoire : alors ce que je veux savoir c'est si vous croyez que dans la pratique la Commission peut donner suite à une telle directive.

M. KNOWLES : Il pourra se trouver quelque taux que vous ne pourrez pas égaliser, mais en général la péréquation est possible.

Le PRÉSIDENT : En d'autres termes, vous trouvez que les mots "dans la mesure où la chose est raisonnablement possible" ont une certaine valeur ?

M. KNOWLES : Je le trouve. A mon avis, ils établissent une relation avec le paragraphe 2 c). Tout d'abord, vous devez établir un taux uniforme de catégorie et un taux uniforme sur un produit désigné et reviser "tout autre taux imposé par la compagnie". La Commission a suggéré que nous commencions par l'échelle des taux de catégorie, que nous établissions ensuite l'échelle des taux sur un produit désigné et qu'enfin nous essayions d'égaliser autant que possible les autres taux.

L'hon. M. CAMPBELL : De quelle façon l'article 332A changerait-il la ligne de conduite énoncée à l'article 325 ?

M. KNOWLES : Je crois qu'il renforce tout simplement l'article 325 lequel demande que tous les taux soient justes et raisonnables dans des circonstances et des conditions similaires. C'est à peu près les mots qu'il renferme.

Le PRÉSIDENT : Vous croyez que l'article 332A lui donne tout simplement plus d'emphase, qu'il met les points sur les "i" ?

L'hon. M. HAYDEN : Il énonce les mêmes principes sous forme de politique nationale; voilà tout.

M. KNOWLES : C'est probablement cela, et je crois que l'article 332A a été introduit dans la loi surtout parce que les provinces de l'Ouest ont dit: "Nous avons essayé autant que nous pouvons d'obtenir l'égalisation des tarifs-marchandises en vertu de l'article 325, et la Commission déclare que nous ne le pouvons pas". Elles ont exigé une disposition obligatoire qui dit que l'égalisation doit être réalisée, et je dois dire que depuis 1912 la Commission a toujours procédé dans le sens de l'égalisation. En premier lieu, elle a réduit les taux de l'Ouest d'environ 10 pour cent, elle a augmenté les taux de l'Est d'environ 5 pour cent à peu près en même temps. Dans le cas du 15 pour cent, en 1918, elle a accordé cette augmentation à tous les réseaux du pays; ensuite lorsque l'augmentation

de 25 pour cent a été adoptée quelques mois plus tard, elle a enlevé le 15 pour cent dans l'Ouest de sorte qu'il y avait une augmentation totale de 40 pour cent dans l'Est et de 25 pour cent dans l'Ouest. Dans la cause dite du 40 pour cent en 1920, elle n'a accordé que 35 pour cent à l'Ouest et 40 pour cent à l'Est. Elle a donc accompli pas mal de choses dans le sens de la péréquation.

L'hon. M. CAMPBELL : N'est-il pas vrai qu'elle avait pouvoir et autorité aux termes de la loi dans sa forme primitive ?

M. KNOWLES : Il y a divergence d'opinions chez les avocats sur la question de sa compétence à égaliser les taux dans tout le Canada.

L'hon. M. CAMPBELL : Mais vous venez de dire que la Commission a procédé dans le sens de l'égalisation sous l'empire de l'ancienne loi ?

M. KNOWLES : C'est exact.

L'hon. M. CAMPBELL : Maintenant, est-ce que le nouvel article ne modifie pas cette ligne de conduite, ou plutôt les pouvoirs de la Commission à cet égard ?

M. KNOWLES : Il donne à la Commission des directives plus précises à l'égard de l'égalisation.

L'hon. M. CAMPBELL : Ne lui enlève-t-il pas la discrétion qu'elle avait d'égaliser ou de ne pas égaliser les taux ?

M. KNOWLES : Oui, je le crois. Aux termes du bill, elle n'aura pas beaucoup de latitude pour décider si les taux de catégorie de l'Ouest seront plus élevés que ceux de l'Est. Le bill dit qu'ils doivent être partout les mêmes lorsque la chose est possible, sauf lorsqu'il y a lieu de faire face à la concurrence.

L'hon. M. CAMPBELL : Cet article n'empêche-t-il pas la Commission de maintenir les arbitraires du Centre, même tous les arbitraires, pour établir ses taux ?

M. KNOWLES : Je le crois, surtout pour les arbitraires du Centre.

L'hon. M. CAMPBELL : Alors, à cet égard, c'est un changement ?

M. KNOWLES : Je crois qu'elle a maintenant le pouvoir de faire disparaître les arbitraires si elle le veut. Les arbitraires sont tout simplement une façon commode de fixer les taux.

L'hon. M. CAMPBELL : Je m'en rends bien compte. Ce que je dis c'est que la mesure législative à l'étude empêcherait la Commission de continuer à se servir d'arbitraires ?

M. KNOWLES : Je le croirais, du moins à l'ouest de Lévis, parce que les provinces Maritimes ne sont pas visées par le bill.

L'hon. M. REID : Est-il nécessaire de conserver l'article 325, étant donné les dispositions de l'article 328 ?

M. KNOWLES : Oui. L'article 325 pourvoit aux taux dits du Nid-de-Corbeau et vous ne voudriez pas les voir disparaître, n'est ce pas, sénateur ?

L'hon. M. REID : Il serait bon de consigner cette remarque dans le compte rendu !

L'hon. M. CAMPBELL : Puis-je me permettre une autre question à l'égard de l'établissement des nouveaux taux ? Au cas où le bill serait adopté dans sa forme actuelle, et qu'il ne soit plus loisible à la Commission de se servir des

arbitraires, ne craignez-vous pas qu'il devienne très difficile d'établir le barème général des taux à l'avenir ?

M. KNOWLES : Ce ne serait pas plus difficile qu'aux États-Unis, où ils ont abandonné cette méthode de composer les taux entre les États de l'Est et ceux de l'Ouest il y a vingt ans.

L'hon. M. CAMPBELL : Mais ils se servent encore d'arbitraires aux États-Unis.

M. KNOWLES : Ils se servent d'arbitraires pour ce qu'ils appellent les lignes courtes et de faible trafic, et aussi dans certains territoires où ils doivent avoir des taux élevés. Mais si vous avez raison aujourd'hui, vous serez dans l'erreur dans quatre mois d'aujourd'hui, puisque l'*Interstate Commerce Commission* a ordonné, du Maine aux Rocheuses, un taux uniforme, qui doit entrer en vigueur dans quatre mois. Ce décret a été émis en juillet mais on a donné le temps aux chemins de fer d'établir et de publier leurs taux. Mais le tronçon le plus étendu est de cinquante milles d'après la nouvelle échelle.

Le PRÉSIDENT : Alors, il est évident que si l'article 332A est adopté, l'arbitraire de base de Fort-William est appelé à disparaître — lorsque la Commission jugera que le moment en est venu ?

M. KNOWLES : Je le crois. De fait, il n'y a pas à en douter. L'une des compagnies de chemins de fer a même proposé à la Commission royale que ce groupe important soit divisé en trois.

Le PRÉSIDENT : Mais, en lisant le rapport je ne trouve aucune recommandation tendant à faire disparaître les arbitraires.

M. KNOWLES : Le rapport ne parle pas en particulier des arbitraires de base de Fort-William, il traite des arbitraires des Maritimes ; et la seule raison pour laquelle les chemins de fer ont demandé que les arbitraires des Maritimes demeurent ce qu'ils sont, c'est que les provinces Maritimes avaient demandé qu'ils soient restaurés en enlevant toutes les augmentations effectuées depuis le 7 avril 1948 ; c'est de cela seulement que s'est occupée la Commission royale. Elle a soutenu que tant qu'il sera question d'une augmentation générale des taux, les arbitraires devront porter les augmentations tout autant que les autres éléments dont se composent les taux.

L'hon. M. CAMPBELL : Si je comprends bien le rapport, la Commission royale a proposé que la question de l'abolition des arbitraires soit laissée à la discrétion de la Commission des transports et à cet égard il me semble que la mesure législative n'est pas correcte.

M. KNOWLES : Il vous faudrait lire les plaintes exprimées au sujet des arbitraires, les requêtes faites par les provinces Maritimes et les réponses données par la Commission royale. Je puis dire qu'un chemin de fer a préconisé l'élimination de ces arbitraires devant la Commission royale et je vous demande de vous reporter au témoignage de M. Jefferson à la page 16548-9.

Le PRÉSIDENT : Qui est M. Jefferson ?

M. KNOWLES : Il était le gérant général du trafic du Pacifique-Canadien et il est maintenant le vice-président de cette compagnie. Si vous lisez ce témoignage vous vous apercevrez qu'il a proposé que les arbitraires soient éliminés comme tels, et englobés dans les taux. En somme, il disait comme moi que le taux demeure tel qu'il est de Saint-Jean à Montréal, y compris l'arbitraire et l'augmentation de 21 pour cent ; qu'on n'enlève pas l'arbitraire du taux

de Montréal et qu'on n'augmente pas ce taux. Voici la dernière question qui a été posée à M. Jefferson : D. "Il n'y avait rien pour vous convaincre que l'arbitraire devrait être maintenu ? — R. Non, monsieur". Toute sa discussion portait sur la séparation de l'arbitraire du taux, de sorte que l'arbitraire ne puisse être augmenté, comme le réclamaient les provinces Maritimes. La Commission royale a soutenu que tant que les taux comprendraient les arbitraires des provinces Maritimes, dans les deux directions, le taux tout entier devrait être augmenté.

L'hon. M. HAIG : Ce bill ne prévoit pas cela.

M. KNOWLES : Non, il va bien plus loin que cela. La Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui est entrée en vigueur le 1er juillet 1927, a immobilisé ces taux, de sorte qu'ils ne pouvaient être modifiés sauf dans le cas d'une augmentation générale ou de l'éclosion d'une nouvelle industrie qui réclamerait un taux maritime ou quelque chose du même genre ; mais les provinces Maritimes ont soutenu qu'il était impossible de modifier les taux maritimes pour la seule fin de pratiquer l'égalisation. Elles ont proposé un amendement à ce bill qui remettrait l'entière question aux mains de la Commission des transports, ce qui veut dire qu'il faudrait probablement attendre quatre ou cinq ans avant de savoir s'il est nécessaire de modifier la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes pour réaliser la péréquation. Si je comprends bien, l'amendement tel qu'il est rédigé et enfin accepté, exclut entièrement du bill les taux des provinces Maritimes dans les deux directions. Je ne trouve rien de répréhensible là-dedans.

L'hon. M. HAIG : La Commission viendra-t-elle nous dire dans cinq ans d'ici que ces taux devraient être maintenus ?

M. KNOWLES : Elle pourra suggérer qu'on les maintienne, ou bien proposer au gouvernement que nous accordions certaines réductions aux Maritimes pourvu qu'elles consentent aussi à des majorations modérées. Je puis m'imaginer que sur la côte de Gaspésie où l'on ne paie que des taux réguliers basés sur les distances, les chemins de fer ne priseront pas beaucoup le fait que leurs taux sont exclus de l'égalisation. Ils demanderont probablement l'égalisation dans un an ou deux. C'est du moins ma prévision.

L'hon. M. HAIG : Oui, mais, étant donné l'amendement, ce bill ne s'applique-t-il pas aux provinces Maritimes dans une certaine mesure ?

M. KNOWLES : Non, monsieur, pas selon moi ; mais tout dépend de l'interprétation des avocats.

L'hon. M. HAIG : A propos de marchandises qui viennent des provinces Maritimes et qui sont expédiées à Regina, les anciens taux demeureront-ils en vigueur sur tout ce parcours ?

M. KNOWLES : Oui, si je comprends bien, les taux actuels seront maintenus.

Le PRÉSIDENT : Y compris l'arbitraire de Fort-William ?

M. KNOWLES : Je viens de dire, monsieur le président, que tout dépendra de l'interprétation juridique.

L'hon. M. HAWKINS : Cet arbitraire sera sujet à toute augmentation générale ?

M. KNOWLES : Oui. Si toutefois il devient nécessaire pour fins d'égalisation de réduire les taux de l'Ouest et de les étendre vers l'Est jusqu'à Lévis — eu égard à l'interprétation juridique — la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et le bill 12 stipulent que vous ne pouvez pas changer ces taux du tout et que vous devez les laisser tels qu'ils sont.

L'hon. M. HAIG : Supposons qu'une certaine catégorie de marchandises soit expédiée de Montréal à Regina. D'après la loi, les taux seraient augmentés pour satisfaire à l'égalisation et tous les arbitraires seraient enlevés. C'est cela qui arriverait, n'est-ce pas ?

M. KNOWLES : Je ne vois pas pourquoi il y aurait de telles augmentations. Les taux entre l'Est et l'Ouest sont tellement plus élevés que dans les territoires mêmes de l'Est et de l'Ouest, que de toute façon ils devront être abaissés. Il ne peut pas arriver autre chose que des réductions entre l'Est et l'Ouest, selon moi.

L'hon. M. HAIG : Mais, vous n'avez pas répondu à ma question. A titre de manufacturier de Halifax puis-je, d'après la loi, obtenir les mêmes taux que j'obtiens maintenant pour expédier des marchandises à Regina ?

M. KNOWLES : Les avocats me disent qu'il n'y aura aucun changement dans ces taux.

L'hon. M. HAIG : C'est à l'avantage des Maritimes, selon les gens de l'Ouest. L'Est a tout intérêt à garder les anciens taux. Si le même chargement de marchandises va de Montréal à Regina, il est sujet à l'égalisation, et les taux seront probablement majorés aux termes de la loi.

M. KNOWLES : A mon avis, ils seront plutôt réduits. Les provinces Maritimes viennent justement de se soustraire elles-mêmes à cette réduction.

L'hon. M. HAIG : Je ne suis pas un optimiste. Je ne crois pas qu'il y ait réduction des taux nulle part.

M. KNOWLES : Vous ne le croyez pas ?

L'hon. M. HAIG : Sauf si on avait recours à l'arbitrage, mais jamais de par la décision de la Commission des transports ou de tout autre organisme appelé à la remplacer. Vous voyez, vous ne répondez pas à ma question.

M. KNOWLES : Je vais essayer d'y répondre.

L'hon. M. HAIG : Je veux savoir si d'après la mesure législative, je puis expédier des marchandises de Halifax à Montréal et de Halifax à Regina et obtenir les taux actuels. Je présume que j'aurais à payer un taux "égalisé" supérieur à celui que j'ai à payer aujourd'hui.

M. KNOWLES : Il pourrait être plus élevé ou plus bas.

L'hon. M. HAIG : Il ne pourrait pas être plus bas puisque c'est le taux de l'Est que vous essayez de relever.

L'hon. M. KINLEY : Comment se fait-il que la côte de Gaspé paie partout des taux réguliers ?

M. KNOWLES : On y a toujours appliqué des taux réguliers de catégorie.

L'hon. M. KINLEY : Prenez le poisson séché par exemple.

M. KNOWLES : Vous parlez de taux sur un produit désigné.

L'hon. M. KINLEY : Et que dire des marchandises qui ne sont pas sujets aux taux sur un produit désigné ?

M. KNOWLES : Elles appartiennent à un groupe général et sont sujets aux taux réguliers. Il y a des localités dans les provinces Maritimes qui ont toujours payé les taux réguliers et d'autres qui ont adopté des taux de distribution, qui sont plus bas. Selon moi, lorsque nous aurons obtenu la péréquation à l'ouest de Lévis, ces localités demanderont l'égalisation à l'est de Lévis ; je suis bien content que ces taux demeurent ce qu'ils sont aujourd'hui parce que l'article en question nous préserve pour le moment des nombreuses complications attachées à l'établissement de taux pour les transports en direction ou en provenance des provinces Maritimes.

L'hon. M. CAMPBELL : M. Knowles, pourquoi ne serait-il pas préférable de maintenir les arbitraires des provinces Maritimes et de proclamer que toute marchandise transportée à l'ouest des provinces Maritimes doit adopter les taux qui existent déjà dans les provinces du Centre et de l'Ouest ?

M. KNOWLES : Vous voulez dire en maintenant l'arbitraire attaché au taux de Montréal dans les deux directions ?

L'hon. M. CAMPBELL : Oui.

M. KNOWLES : Alors, le taux des Maritimes, dans les deux directions, changerait avec le taux de Montréal. Mais les gens des provinces Maritimes disent : "Nous ne voulons pas de cela. Laissez-nous tranquilles".

L'hon. M. CAMPBELL : Vous dites que le but de cette mesure législative est d'avoir des taux distincts d'un bout à l'autre du pays pour les marchandises provenant des provinces Maritimes ?

M. KNOWLES : Oui, de laisser les choses telles qu'elles sont dans le moment.

L'hon. M. CAMPBELL : Est-ce que cela ne détruirait pas complètement la politique d'égalisation énoncée dans le bill ?

M. KNOWLES : Oui, pour ce qui intéresse les provinces Maritimes.

L'hon. M. CAMPBELL : Et cela pourrait nuire assez gravement à certains expéditeurs des provinces du Centre, en particulier à ceux de Québec et de Montréal ?

M. KNOWLES : Si vous voulez parler des taux entre l'Est et l'Ouest, non monsieur, parce que ces taux sont déjà les plus élevés du Canada.

L'hon. M. CAMPBELL : Mais ils ne seraient pas plus élevés, après l'augmentation des taux du Centre, qu'ils le seraient si la mesure était adoptée ?

M. KNOWLES : Je ne sais pas trop.

L'hon. M. KINLEY : Est-ce que les avantages accordés aux marchandises à destination des Maritimes ne disparaissent pas une fois passé Lévis ?

M. KNOWLES : Actuellement, oui monsieur. Il y a une réduction de 20 pour cent sur la partie du parcours située à l'est de Lévis.

L'hon. M. HAWKINS : Je crains fort que vous soyez en train d'engendrer la méprise. Le bill ne fixe pas les taux, il donne tout simplement l'autorisation de les égaliser.

M. KNOWLES : Oui.

L'hon. M. HAWKINS : Il n'y a rien qui nous éviterait de payer un taux plus élevé sur les envois de Halifax à Regina si la Commission décidait d'augmenter les taux.

M. KNOWLES : Je crois que vous avez tort sur ce point, monsieur. D'après ce que m'a expliqué le conseiller juridique, le bill vous laisse exactement où vous en êtes aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT : Monsieur Matthews pourrait peut-être nous communiquer ses vues sur cette question.

M. MATTHEWS : Monsieur le président, il semble y avoir divergence d'opinion à ce sujet chez les avocats.

L'hon. M. HAIG : Voulez-vous lire l'article dont vous parlez, s'il vous plaît ?

Le PRÉSIDENT : Il s'agit de l'alinéa (f) du paragraphe (4) de l'article 332A, page 7 du bill.

M. MATTHEWS : Il se lit ainsi :

Des taux applicables aux mouvements du transport des marchandises sur l'ensemble ou sur l'une quelconque des lignes de chemin de fer collectivement désignée 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).

Le bill primitif a été rédigé sans cet alinéa et l'égalisation a été assujettie à la réserve de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Ce que j'avais compris de cette loi, c'est que les taux avait été immobilisés le 1er juillet 1927 et ne pouvaient être augmentés ou réduits qu'en proportion de l'augmentation ou de la diminution du coût de l'exploitation, et nous avons cru qu'en plaçant le bill sous la réserve de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes nous protégerions la position des provinces Maritimes. Maintenant, la Loi des taux de transports des marchandises dans les provinces Maritimes ne fixe que les taux des "lignes de l'est", c'est-à-dire à l'est de Lévis. Mais les représentants des Maritimes, craignant de ne pas jouir d'une protection suffisante, ont demandé que leur trafic soit exclus de l'article du bill qui traite de l'égalisation. Il se peut que ce différend se règle en cour un de ces jours. A mon avis, le taux est réglé jusqu'à Lévis pour les mouvements de marchandises de Halifax à Regina et ne devrait pas être modifié, mais au delà de Lévis on devrait appliquer les taux réguliers.

L'hon. M. CAMPBELL : Si vous changiez le texte pour qu'il se lise : "dans le territoire des Maritimes" . . .

M. MATTHEWS : Alors, ceci ne s'appliquerait qu'au trafic local, dans les limites des provinces Maritimes mêmes.

L'hon. M. CAMPBELL : Mais cela pourrait s'interpréter de façon à englober la trafic se dirigeant vers l'Ouest en dehors des Maritimes. Nous devrions être capables de rédiger un projet de loi qui exprime ce que nous avons en tête.

M. MATTHEWS : C'est là ma façon d'interpréter les choses. Cette question n'est pas tout à fait claire.

L'hon. M. HAYDEN : Pourquoi devrions-nous dépendre de l'interprétation de chacun ? Si nous croyons que les interprétations pourraient être contradic-

toires, pourquoi ne pas décider ce que nous voulons, et l'exprimer clairement ensuite ?

M. MATTHEWS : Si c'est ce que nous devons faire, je crois que nous ferions bien de rappeler les représentants des provinces Maritimes.

L'hon. M. HAYDEN : Nous n'avons aucune objection à cela.

L'hon. M. KINLEY : Peut-être que nous nous attachons trop à une question de mots. Il n'y a pas un mouvement considérable de trafic entre les Maritimes et l'Ouest, n'est-ce pas ?

M. MATTHEWS : Je crois qu'on expédie des poêles de Amherst vers l'ouest.

L'hon. M. HAIG : Je suis de l'avis du sénateur Hayden. Selon moi, nous devrions maintenir les taux des Maritimes sur les envois jusqu'à Lévis.

L'hon. M. BAIRD : Nous pourrions essayer de faire mieux que cela. Nous fondons de grands espoirs sur Terre-Neuve et nous espérons expédier certaines denrées en Colombie-Britannique.

L'hon. M. HAIG : Pourquoi Terre-Neuve ou toute autre province de l'Est réclamerait-elle des taux spéciaux pour les denrées qu'elle veut vendre dans l'Ouest ?

L'hon. M. HAIG : Pourquoi les provinces de l'Ouest jouiraient-elles de taux spéciaux ?

L'hon. M. HAIG : Nous ne demandons pas de taux spéciaux. Nous réclamons l'égalisation.

L'hon. M. HAWKINS : Mais vous n'obtiendrez pas l'égalisation parfaite puisque vous avez des taux qui sont immobilisés.

L'hon. M. HAIG : Mais ils ne s'appliquent que dans la limite de notre territoire et nous ne demandons pas qu'ils s'étendent en dehors de ce territoire. Si je comprends bien, vous voudriez que ces taux spéciaux aient cours jusqu'à Regina. Comme l'a dit M. Matthews, ils se peut que cette question se règle en cour. Pourquoi M. Smith, M. Matthews et notre conseiller parlementaire M. MacNeill ne travailleraient-ils pas ensemble à la rédaction de cette partie du bill afin de lui donner la forme que nous voulons ?

L'hon. M. REID : Nous devrions lui donner une forme claire afin d'éviter les litiges. Il se dépense des milliers de dollars dans notre pays à l'interprétation des lois.

L'hon. M. HAIG : Prenons par exemple l'industrie du sous-vêtement. Il se fabrique à Truro, Nouvelle-Écosse, des sous-vêtements de première qualité. Maintenant, pourquoi accorderait-on des taux spéciaux au manufacturier de Truro et non à celui, par exemple, d'Ingersoll, Ontario ? A mon avis, on ne le devrait pas. Je veux bien que l'on maintienne les taux des Maritimes jusqu'à Lévis, mais si les manufacturiers des Maritimes obtiennent des taux spéciaux pour leurs envois à l'ouest de Lévis, alors ce sera du nouveau.

L'hon. M. KINLEY : Je crois que le manufacturier d'Ingersoll peut encore amener sa marchandise dans l'Ouest à moins de frais que celui de Truro. Le manufacturier d'Ingersoll se trouve dans une position plus avantageuse parce qu'il n'a pas comme le manufacturier des Maritimes les inconvénients du long parcours ferroviaire. Il s'agirait tout simplement de donner la chance au manufacturier des Maritimes de placer sa marchandise sur le marché.

L'hon. M. HAIG : Nous sommes d'accord là-dessus, mais pourquoi les manufacturiers des Maritimes jouiraient-ils de taux plus bas que d'autres sur leurs envois de Montréal à Régina ?

L'hon. M. KINLEY : Lorsque Sir Andrew Duncan était président de la Commission, il avait expliqué clairement la situation. L'idée était de permettre à tous les manufacturiers des Maritimes — et ils n'étaient pas nombreux — de prendre place sur les marchés du Centre du Canada. Et vous n'atteignez pas ces marchés avant d'arriver à Lévis.

L'hon. M. QUINN : Et de franchir les quelque 100 milles qui les séparent de la frontière américaine.

M. MATTHEWS : Cependant, M. Knowles semble croire qu'une fois la péréquation réalisée, les taux ne seront pas plus élevés qu'il ne le sont aujourd'hui.

L'hon. M. KINLEY : Il faudrait lire le rapport de la Commission pour savoir au juste la portée de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Le PRÉSIDENT : La difficulté, c'est que pas un d'entre nous ne connaît au juste la portée de l'alinéa (f).

L'hon. M. HAYDEN : C'est vrai.

Le PRÉSIDENT : M. Knowles l'interprète d'une façon, et M. Matthews d'une autre ; peut-être que notre conseiller parlementaire et M. Smith auraient une autre manière de voir les choses.

L'hon. M. KINLEY : Que voulons-nous accomplir ?

Le PRÉSIDENT : Nous n'accomplirons pas grand chose à discuter à ce moment critique. Le Comité aimerait-il que notre conseiller parlementaire, M. Matthews, et M. Smith s'il est disponible, se réunissent et essaient de nous donner en langage simple leur interprétation de cet alinéa ?

L'hon. M. HAYDEN : Pourquoi ne pas tourner la question autrement ? A quoi vise cet alinéa à accomplir et comment l'exprimer clairement ?

L'hon. M. HAIG : Monsieur Smith est un homme compétent. Il m'a fait très bonne impression et il sait ce que veulent les Maritimes.

L'hon. M. KINLEY : Tout le long de la discussion, nous avons espérer qu'il nous le dirait.

L'hon. M. HAYDEN : Puisqu'il en est ainsi, il va falloir que nous en disalinéa ?

L'hon. M. REID : Sûrement.

L'hon. M. CAMPBELL : Monsieur Matthews, quelle était l'objet de ces cutions.

M. MATTHEWS : D'après l'amendement, je croyais que l'idée était d'exclure les provinces Maritimes.

L'hon. M. BAIRD : Il n'y a pas à dire, il les exclut.

M. MATTHEWS : Oui ; il leur donne ce qu'elles veulent et maintient leur position.

L'hon. M. KINLEY : Qu'est-ce qu'elles ont à l'heure actuelle ?

M. MATTHEWS : Un taux fixe et une réduction de 20 pour cent sur le trafic en direction de l'Ouest et sur le trafic local.

L'hon. M. KINLEY : Pour revenir à l'exemple que vous avez donné, obtiendraient-elles ce taux jusqu'à Régina comme l'a laissé entendre M. Knowles ?

M. MATTHEWS : De quel taux parlez-vous ?

L'hon. M. KINLEY : Il a laissé entendre qu'elles pourraient transporter leurs produits jusqu'à Regina au taux des Maritimes bien qu'il soit plus bas que ce taux de Montréal à Regina.

M. KNOWLES : Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que quels que soient les changements faits dans le taux de Montréal, ces changements n'auront aucune répercussion sur le taux à partir de Halifax.

L'hon. M. KINLEY : Ce dernier reste tel qu'il est à l'heure actuelle.

M. KNOWLES : Oui.

M. KINLEY : Et vous soutenez, que l'entente intéressant les Maritimes englobe tout le Canada ?

Le PRÉSIDENT : En d'autres mots, Monsieur Knowles, voulez-vous dire que cet alinéa élimine la possibilité que les provinces Maritimes retirent leur part de la subvention de \$7 millions ?

M. KNOWLES : Ça c'est une autre question.

Le PRÉSIDENT : Si les taux sont entièrement immobilisés, quels que soient les frais ailleurs, est-ce là ce qui va se passer ?

M. KNOWLES : Certains pourraient apporter l'argument qu'elles n'ont aucunement droit à une partie du \$7 millions puisqu'elles sont exclues par cet alinéa ; mais elles pensent qu'elles y ont droit et elles réclament leur part du \$7 millions tout en se refusant à tout autre changement.

L'hon. M. HAIG : Monsieur le président, puis-je faire remarquer que M. Smith, M. Matthews et notre conseiller, ici présent, comprennent ce que nous voulons et...

Le PRÉSIDENT : Peut-être pourrions-nous inclure aussi M. Evans du Pacifique-Canadien et certains autres messieurs qui s'intéressent à la question ?

L'hon. M. HAIG : Cela me va.

L'hon. M. KINLEY : Qu'arriverait-il si le taux entre Montréal et Regina était abaissé ?

M. KNOWLES : Si nous essayions d'augmenter leurs taux, les provinces Maritimes diraient qu'ils sont immobilisés et ne peuvent pas être modifiés ; si nous voulions les diminuer, elles diraient qu'elles ont droit à une certaine considération.

L'hon. M. KINLEY : Vous ne pouvez pas tout avoir.

M. KNOWLES : C'est aussi ce que je pense.

L'hon. M. REID : Je vous mets en garde contre le bill.

Le PRÉSIDENT : Ceci vous fait voir combien il est difficile de rédiger une mesure législative de ce genre. Dois-je comprendre que le Comité ne désire pas prolonger la discussion pour le moment, surtout avant que j'aie invité

notre conseiller parlementaire à se joindre à M. Matthews, M. Evans et si c'est nécessaire, l'avocat du Canadien-National, et de nous dire ce qu'il faut attendre de cet alinéa ?

L'hon. M. HAIG : Et si l'alinéa n'a pas l'effet qu'il devrait avoir, d'en rédiger un autre que nous pourrons comprendre.

L'hon. M. HAYDEN : Vous avouerez tous que l'alinéa peut donner lieu à diverses interprétations. Dans ce cas, nous n'en voulons pas. Tout d'abord, nous voulons savoir quelle politique le gouvernement entend exprimer par cet alinéa et ensuite nous voulons qu'il soit rédigé de façon compréhensible.

L'hon. M. REID : Bravo !

Le PRÉSIDENT : Je vois M. Benedickson prendre des notes. Peut-être aurait-il quelque suggestion à nous faire ?

M. BENEDICKSON : Non, monsieur le président, je prends des notes pour le ministre car je veux lui rendre compte de votre discussion; il va pouvoir nous dire quelles sont les intentions du gouvernement lorsqu'il se présentera devant le Comité comme témoin. C'est la seule raison de ma présence ici.

L'hon. M. HAIG : Mais, il faudrait que l'on s'occupe de la question ce soir même, du moins que l'on commence ce soir. Sinon, cette mesure restera longtemps en suspens.

L'hon. M. REID : Vous n'avez pas à vous inquiéter.

L'hon. M. HAIG : Je suis un de ceux qui croient que la mesure devrait être adoptée.

L'hon. M. HAYDEN : A condition que vous sachiez ce qu'elle veut dire.

LE PRÉSIDENT : Je crois comprendre que c'est le désir du Comité que nous demandions à notre conseiller parlementaire de rencontrer ces autres messieurs afin que d'un commun accord ils puissent nous dire clairement ce que signifie cet alinéa.

L'hon. M. HAIG : Je crois que nous devrions lever la séance.

LE PRÉSIDENT : M. Knowles devra se présenter de nouveau devant le Comité pour étudier les autres articles du bill.

M. KNOWLES : Je suis toujours à votre disposition.

LE PRÉSIDENT : Merci. Alors, nous nous réunirons de nouveau jeudi matin à 10 h. 30.

La séance est levée.



Faint text, possibly a title or subtitle, located below the stamp.

Faint text, possibly a date or author name, located below the title.

Faint main title or heading text across the middle of the page.

Faint text block, possibly a subtitle or introductory sentence.

Faint text, possibly a date or author name, located below the main title.

Faint text block, possibly a subtitle or introductory sentence.

Faint text, possibly a date or author name, located below the main title.

Faint text, possibly a date or author name, located below the main title.

Large block of faint text at the bottom of the page, possibly a body of text or a list.

15
1951
SÉNAT DU CANADA



CANADA

DÉLIBÉRATIONS
DU
COMITÉ PERMANENT
DU
Transport et des Communications

Rapport de la Commission royale des transports
et bills donnant suite audit Rapport.

Fascicule N° 7

SÉANCES DU MARDI 11 DÉCEMBRE ET DU
MERCREDI 12 DÉCEMBRE 1951

L'honorable Adrian K. Hugessen, président

Y COMPRIS LE RAPPORT DU COMITÉ

TÉMOINS :

- L'honorable Lionel Chevrier, C.P., ministre des Transports;
M. W. J. Matthews, directeur des Services administratifs et du contentieux, ministère des Transports;
M. F. D. Smith, K.C., avocat des provinces Maritimes et du Comité des transports des provinces Maritimes;
M. Hugh E. O'Donnell, K.C., avocat des chemins de fer Nationaux du Canada;
M. L. J. Knowles, conseiller spécial du ministre des Transports;
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 DE LA REINE
ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE

1952

COMITÉ PERMANENT
DU
TRANSPORT ET DES COMMUNICATIONS

L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN, *Président*

Les honorables sénateurs

Aseltine	Horner
Baird	Hugessen
Campbell	Kinley
Davis	McLean
Dessureault	Nicol
Gershaw	Paterson
Grant	Raymond
*Haig	*Robertson
Hawkins	Reid
Hayden	

*Membre d'office.

ORDRE DE RENVOI

EXTRAIT des *Procès-Verbaux* du Sénat, vendredi 19 octobre 1951.

Ordonné: Que le comité permanent du Transport et des communications soit autorisé à étudier le rapport de la commission royale sur le transport, et spécialement la proposition d'égaliser les taux de fret et l'effet qu'une pareille proposition pourrait avoir sur les zones déterminées du Canada; et à en faire rapport.

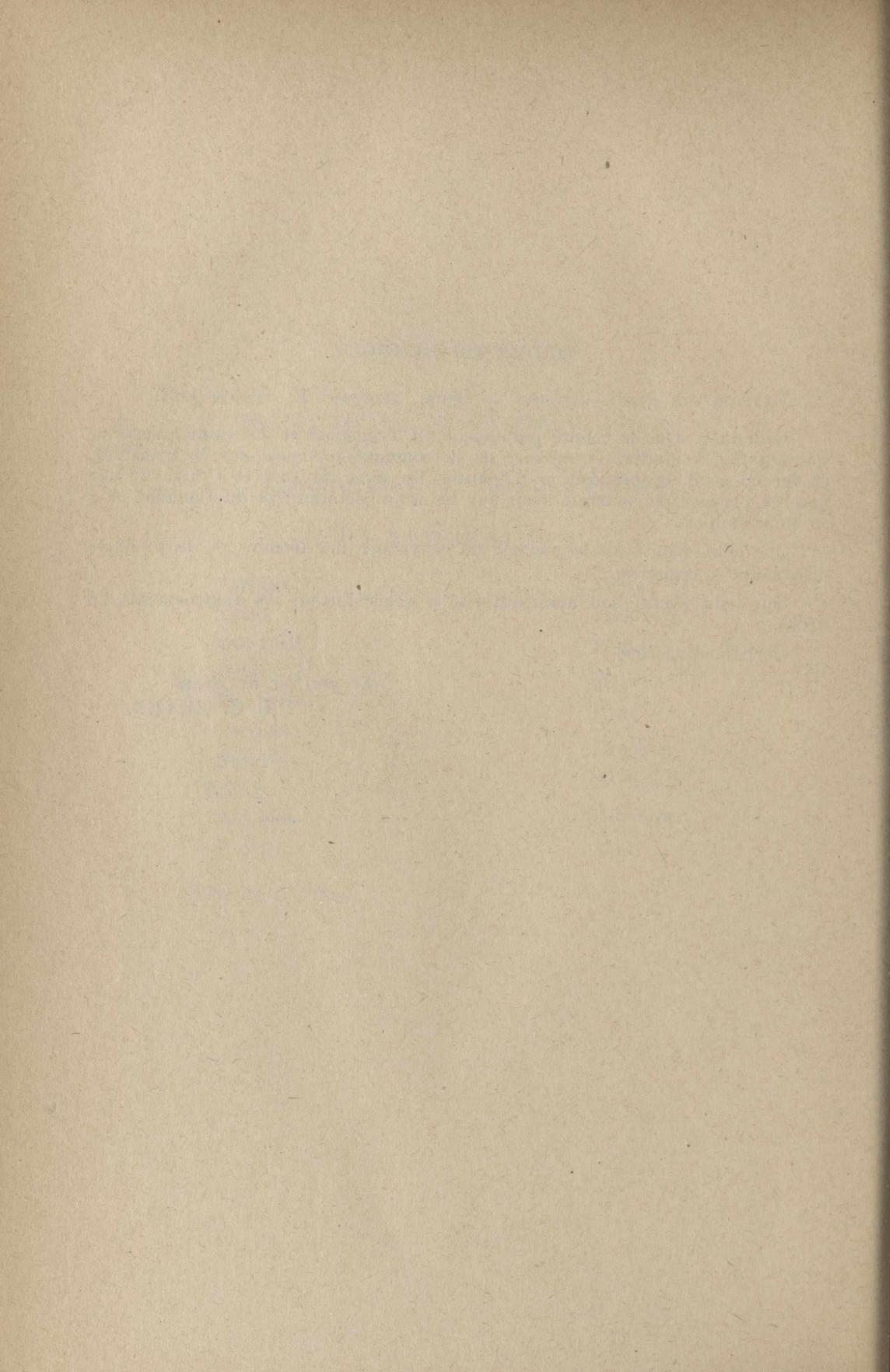
Que ledit comité ait le pouvoir de convoquer des témoins et de produire documents et registres.

Que ledit comité soit aussi autorisé à siéger durant les ajournements du Sénat.

Certifié conforme.

Le greffier du Sénat.

L. C. MOYER.



PROCÈS-VERBAUX

MARDI 11 décembre 1951.

Conformément à l'avis de convocation, le Comité permanent du transport et des communications se réunit à 10 h. 30 du matin.

Présents : Les honorables sénateurs Hugessen, *président*, Aseltine, Baird, Davis, Haig, Hawkins, Hayden, Kinley, Nicol et Reid — 10.

Aussi présents : M. J. F. MacNeill, K.C., secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, ainsi que les sténographes officiels du Sénat.

M. W. Benidickson, député, adjoint parlementaire du ministre des Transports, est aussi présent.

Le Comité reprend l'étude du bill 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

L'honorable sénateur Hugessen, président, informe le Comité que le secrétaire du Comité a reçu une lettre de M. H. A. Mann, secrétaire général de la *Canadian Industrial Traffic League*, disant à ce dernier que M. Mann lui envoyait 30 copies du mémoire présenté par sa société au comité spécial de la Chambre des communes, chargé d'étudier la législation ferroviaire. Le président informe le Comité que ledit mémoire n'a pas encore été reçu. Le secrétaire est prié d'expédier ces copies, sur réception, aux membres du Comité.

Les avocats suivants donnent leur explication de l'aliéna 332A f) du bill :

M. J. F. MacNeill, secrétaire-légiste et conseiller parlementaire du Sénat.

M. W. J. Matthews, directeur des Services administratifs et du contentieux, ministère des Transports.

M. F. D. Smith, K.C., avocat du Comité des transports des Maritimes et des provinces Maritimes.

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

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

M. L. J. Knowles, conseiller spécial du ministre des Transports, continue de fournir des explications sur le bill.

M. Hugh E. O'Donnell, K.C., rappelé, expose le point de vue des chemins de fer Nationaux du Canada relativement au bill.

A 1 heure, le Comité s'ajourne pour se réunir à la discrétion du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
JAMES D. MACDONALD.

MERCREDI 12 décembre 1951.

Conformément à l'avis de convocation, le comité permanent du transport et des communications se réunit à 10 h. 30 du matin.

Présents : Les honorables sénateurs Hugessen, président, Baird, Campbell, Davis, Dessureault, Grant, Haig, Hawkins, Hayden, Kinley, McLean, Nicol, Robertson et Reid—14.

Aussi présents : M. J. F. MacNeill, K.C., secrétaire-légiste et conseiller parlementaire, ainsi que les sténographes officiels du Sénat.

M. W. Benidickson, député, adjoint parlementaire du ministre des Transports, est aussi présent.

Le Comité reprend l'étude du bill 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer.

L'honorable Lionel Chevrier, C.P., ministre des Transports, fournit des explications sur le bill, en particulier sur l'aliéna (4)f) de l'article 332A.

Les sténographes officiels du Sénat se retirent.

Le Comité étudie le bill article par article.

L'honorable sénateur Hayden propose d'amender le bill ainsi :

Page 4, ligne 32 : biffer le mot "doivent" après "distance" et le remplacer par "peuvent".

Page 4, ligne 34 : biffer le mot "doivent" après "groupes" et le remplacer par "peuvent".

La proposition ayant été mise aux voix, 4 votent pour et 7 contre.

Elle est déclarée rejetée.

L'honorable sénateur Haig propose d'amender le bill ainsi :

Page 4, lignes 37 à 41 : biffer l'aliéna 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, lorsque ces taux sont établis en groupes, les taux depuis ou jusqu'à ces points particuliers dans les groupes peuvent être supérieurs ou inférieurs à ceux qui sont spécifiés en vertu de l'aliéna a)."

La proposition ayant été mise aux voix, elle est déclarée adoptée.

L'honorable sénateur Hayden propose d'apporter cet autre amendement au bill :

Page 5, ligne 41 : aux mots "existe effectivement", substituer "existe".

La proposition ayant été mise aux voix, elle est déclarée adoptée.

L'honorable sénateur Hayden propose que l'étude de l'aliéna (4)f) de l'article 332A soit remise à plus tard.

La proposition ayant été mise aux voix, 6 votent pour et 7 contre.

Elle est déclarée rejetée.

L'honorable sénateur Hayden propose d'apporter cet autre amendement au bill :

Page 8, ligne 31 : après le mot "intermédiaire", insérer "à moins que la Commission, pour cause valable, n'en ordonne autrement".

Page 8, ligne 46 : après le mot "intermédiaire", insérer "à moins que la Commission, pour cause valable, n'en ordonne autrement".

La proposition ayant été mise aux voix, 6 votent pour et 4 contre.

Elle est déclarée adoptée.

L'honorable sénateur Haig propose d'apporter cet autre amendement au bill :

Page 9, ligne 35 : après le mot "loi", insérer "sauf l'article trois cent trente-deux A".

La proposition ayant été mise aux voix, elle est déclarée adoptée.

Il est DÉCIDÉ de rapporter le bill avec les amendements suivants :

1. *Page 4, lignes 37 à 41* : biffer l'aliéna *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, lorsque ces taux sont établis en groupes, les taux depuis ou jusqu'à ces points particuliers dans ces groupes peuvent être supérieurs ou inférieurs à ceux qui sont spécifiés en vertu de l'aliéna *a*)".

2. *Page 5, ligne 41* : aux mots "existe effectivement", substituer "existe".

3. *Page 8, ligne 31* : après le mot "intermédiaire", insérer "à moins que la Commission, pour cause valable, n'en ordonne autrement".

4. *Page 8, ligne 46* : après le mot "intermédiaire", insérer "à moins que la Commission, pour cause valable, n'en ordonne autrement".

5. *Page 9, ligne 35* : après le mot "loi", insérer "sauf l'article trois cent trente-deux A".

A 1 heure, le Comité s'ajourne pour se réunir à la discrétion du président.

Certifié conforme.

Le secrétaire du Comité,
JAMES D. MACDONALD.

RAPPORT DU COMITÉ

MERCREDI 12 décembre 1951.

Conformément aux instructions qu'il a reçues le 5 décembre 1951, le comité permanent des transports et communications, auquel a été déféré le bill n° 12 intitulé Loi modifiant la loi des chemins de fer, a examiné ledit projet de loi et demande maintenant à en faire rapport avec les amendements suivants:

1. Page 4, lignes 37 à 41. Retrancher l'aliéna *b*) et y substituer le suivant:
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 depuis ou jusqu'à ces points particuliers dans ces groupes, peuvent être supérieurs ou inférieurs à ceux qui sont spécifiés en vertu de l'aliéna *a*)".
2. Page 5, ligne 41. Aux mots "existe effectivement", substituer "existe".
3. Page 8, ligne 31. Après le mot "intermédiaire", insérer "à moins que la Commission, pour cause valable, n'en ordonne autrement".
4. Page 8, ligne 46. Après le mot "intermédiaire", insérer "à moins que la Commission, pour cause valable, n'en ordonne autrement".
5. Page 9, ligne 35. Après le mot "loi", insérer "sauf l'article trois cent trente-deux A".

TÉMOIGNAGES

LE SÉNAT

OTTAWA, MERCREDI 12 décembre 1951.

Le Comité permanent du transport et des communications, qui a été autorisé à examiner le rapport de la Commission royale des transports, se réunit à 10 h. 30 du matin.

L'hon. M. HUGESSEN occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Nous sommes en nombre. Hier, comme vous vous en souvenez, nous avons réservé l'étude de la disposition relative aux taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes, contenue dans l'article 332A du bill, jusqu'à ce que le ministre puisse venir ce matin nous exposer d'abord ses vues sur les résultats qu'on vise à obtenir de l'application de ces taux, et ensuite, nous dire s'il estime que l'aliéna f), au bas de la page 7, dans la teneur actuelle que lui donne le bill, pourvoit à la chose, ou s'il pense que l'amendement proposé lors de notre séance d'hier ferait mieux l'affaire. Le ministre aurait-il la bonté de nous dire ce qu'il en pense?

L'honorable Lionel CHEVRIER: Monsieur le président et messieurs, je m'excuse pour commencer de l'évidente difficulté que j'ai eue de me rendre ici. J'en ai été empêché par un projet de loi débattu à la Chambre, qui ne m'a pas permis de venir aussi rapidement que je l'aurais voulu. J'ai écouté les paroles de votre président et je crois pouvoir résumer aussi brièvement que possible l'état de l'article en question et ma manière de l'interpréter. L'intention constante du gouvernement a été de sauvegarder l'avantage des taux abaissés de 20 p.100 sur les mouvements préférés, dont jouissent les provinces Maritimes en vertu de la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. La portée du mandat conféré à la Commission royale des transports, comme celle du mandat conféré par l'arrêté en conseil C.P.1487, ne laissent subsister aucun doute à ce sujet. Aucune difficulté n'a jamais surgi de ce fait, mais quand le bill, rédigé dans sa forme primitive, fut présenté aux députés, certains d'entre eux exprimèrent des doutes et craignirent que le bill ne sauvegarde pas l'avantage conféré par la susdite loi. C'est pourquoi nous avons écouté les arguments avancés par l'avocat représentant les quatre provinces Maritimes et par le président, je crois, du Comité des transports des Maritimes. D'après eux, cet avantage était bien sauvegardé, mais serait mieux préservé par l'adjonction de ces mots. Cette adjonction donna lieu à quelques difficultés, car les avocats présents alors et représentant d'autres provinces, de fait toutes les provinces de l'Ouest, avaient déclaré dans leurs exposés que le bill dans sa teneur primitive préservait l'avantage des provinces Maritimes. Cependant, quand je leur demandai, ainsi que d'autres avocats, s'ils trouvaient à redire à la teneur de l'amendement en question, ils déclarèrent ouvertement qu'ils n'avaient pas la moindre objection et ils dirent aussi qu'à leur avis l'amendement n'empêcherait pas la péréquation. Les avocats représentant les autres provinces scrutèrent l'amendement. Ce dernier préserve, sauf erreur, non seulement l'avantage conféré au territoire choisi, mais aussi les groupements de taux et les montants arbitraires appliqués aussi loin à l'ouest que Montréal. C'est dire qu'il

ne pourrait y avoir de péréquation appliquée depuis Montréal en allant vers l'est.

Le PRÉSIDENT: Cela va sans dire.

L'hon. M. CHEVRIER: Merci, il va sans dire qu'il n'y a pas besoin de péréquation. Mais il faudrait que la Commission des transports, en dressant ses plans de péréquation applicables depuis Montréal en allant vers l'ouest, tienne compte de l'effet de l'article 332A. C'est ainsi que j'interprète l'amendement. C'est la conclusion à laquelle je suis arrivé après que les avocats représentant les provinces Maritimes et ceux représentant les autres provinces eurent étudié l'amendement et estimé qu'il sauvegardait et même renforçait l'avantage des provinces Maritimes. C'est pourquoi je ne voudrais pas, quant à moi, qu'on modifie l'article.

L'hon. M. CRERAR: Le principe que vient d'énoncer le ministre s'applique-t-il aux marchandises entrant dans la région à l'est de Montréal, aussi bien qu'à celles qui en sortent?

L'hon. M. CHEVRIER: Il ne modifie pas l'état actuel de la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, qui s'applique aux marchandises marchant du territoire choisi comme à celles y circulant.

L'hon. M. CRERAR: Je croyais, peut-être à tort, que cette loi s'applique au territoire situé à l'est de Lévis, et non à l'est de Montréal.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact.

L'hon. M. CRERAR: Et l'amendement élargirait-il le territoire choisi?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, non en matière de mouvements préférés, mais en ce qui touche les arbitraires et les groupements de taux.

L'hon. M. CRERAR: Pourriez-vous me dire la raison pour laquelle ce territoire a été élargi?

L'hon. M. CHEVRIER: Voici la seule explication que je puisse vous donner. Les représentants des provinces Maritimes ont estimé que cet élargissement était indispensable à la conservation du privilège des taux abaissés de 20 p.100, dont jouissent ces provinces, en d'autres mots, que ce privilège serait menacé si les montants arbitraires et les groupements de taux jusqu'à Montréal n'étaient pas protégés d'une manière ou d'une autre. C'est dans ce but qu'on s'est avisé du moyen dont je parle.

L'hon. M. CRERAR: Ainsi donc, la théorie de la péréquation des tarifs (et je pense que cette expression est mal appropriée, vu que l'archange Gabriel lui-même ne parviendrait pas à égaliser les tarifs au Canada) ne peut s'appliquer aux tarifs des marchandises expédiées du territoire choisi jusqu'à Montréal.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est ce que je crois savoir, oui.

L'hon. M. HAYDEN: Monsieur le ministre, vous venez de nous expliquer quel est le but visé par l'alinéa f) et vous avez dit aussi que cet alinéa ne devrait pas être modifié. Mais (et j'ignore si vous êtes informé ou non) le nombre des interprétations qu'on en a donné devant nous est presque aussi grand que celui des spécialistes qui ont témoigné. D'après l'une de ces interprétations, il ressortirait que cet alinéa s'appliquerait et pourrait s'appliquer au territoire s'étendant au delà ou à l'ouest de Montréal. Ce n'était pas là l'intention du gouvernement, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, en effet.

L'hon. M. HAYDEN: S'il est donc possible d'interpréter l'alinéa de cette manière, ne mériterait-il pas d'être mis au point?

L'hon. M. CHEVRIER : Je suppose que oui, mais d'autre part n'est-il pas vrai que certaines dispositions des statuts se prêtent à de nombreuses interprétations? Je crois savoir que l'opinion de M. Hayden est corroborée par d'autres opinions.

L'hon. M. HAYDEN : Il ne s'agit pas de mon opinion. C'est à cause d'une interprétation de l'alinéa que j'ai posé la question.

L'hon. M. CHEVRIER : Je m'exprimerai donc ainsi : je crois savoir que certaines opinions corroborent celle que vient d'exprimer M. Hayden.

L'hon. M. HAYDEN : Oui.

L'hon. M. CHEVRIER : Mais d'autre part le nombre des interprétations auxquelles se prête une disposition ne saurait être infini. Après tout, ce sont les provinces qui ont cherché à faire insérer cet alinéa. Des avocats les représentaient devant le Cabinet, quand elles exposaient leur demande d'une Commission royale, aussi bien que devant cette dernière. Ces avocats ont comparu aussi devant le comité de la Chambre des communes et ils ont accepté l'alinéa comme étant le moyen de conserver l'avantage en question.

J'irai plus loin : je ne cherche pas à interpréter l'alinéa, car je ne suis pas un spécialiste en interprétation des lois ni, loin de là, un spécialiste en rédaction des lois. Mais ce que je prétends, monsieur le sénateur Hayden, c'est que les avocats représentant toutes les provinces ont étudié d'assez près cet alinéa. Je suis, bien entendu, aux ordres du Comité, qui est libre d'amender cette disposition s'il le veut, mais j'estime que son amendement pourrait pousser à formuler d'autres exposés, des avocats d'autres provinces, qui estimeraient que l'alinéa, dans sa teneur actuelle, maintient l'avantage des provinces Maritimes, sans entraver à leur avis la péréquation.

L'hon. M. HAYDEN : Alors, monsieur le ministre, n'est-il pas vrai que l'interprétation proposée rendrait l'alinéa susceptible d'une interprétation plus large que cette visée selon vous ou que le but visé par le gouvernement quand il a proposé ce paragraphe ou cet alinéa?

L'hon. M. CHEVRIER : L'interprétation ne deviendrait pas plus large en ce qui touche les taux abaissés de 20 p.100. . . .

L'hon. M. HAYDEN : Vous m'avez mal compris : je dis que l'interprétation proposée, que divers témoins nous ont présentée, élargirait la portée de l'alinéa, plus que la vôtre, selon laquelle cette disposition vise à maintenir les groupements de taux et les montants arbitraires quant aux marchandises transportées aussi loin à l'ouest que Montréal.

L'hon. M. CHEVRIER : Oui.

L'hon. M. HAYDEN : Plusieurs avocats compétents en la matière et notre propre secrétaire-légiste ont déclaré ici que l'alinéa se prête à l'interprétation plus large selon laquelle tout endroit de l'Ouest jouirait des avantages accordés aux marchandises sortant des provinces Maritimes et qui seraient étendus à l'Ouest. Ce n'est pas le but visé?

L'hon. M. CHEVRIER : C'est exact. J'estime devoir me borner à parler du sens que je donne à l'alinéa, sans me mettre à parler de son sens réel.

L'hon. M. HAYDEN : Une fois que nous saurons le sens que vous lui donnez, si nous rendons votre intention et si cela implique quelque léger changement, vous ne vous en plaindrez pas?

L'hon. M. CHEVRIER : Je suis aux ordres du Comité à cet égard.

L'hon. M. STAMBAUGH : La règle du 1/3 a soulevé quelques objections dans l'Alberta. Qu'en pensez-vous?

L'hon. M. CHEVRIER: Quelles sont ces objections, monsieur le sénateur?

L'hon. M. STAMBAUGH: On estime que cette règle devrait être formulée d'une manière différente.

L'hon. M. CHEVRIER: Tout ce que je puis dire, c'est que la Commission royale, le comité rédacteur du bill et la Chambre des communes ont étudié cette règle très à fond. Je maintiens qu'elle devrait rester telle quelle.

L'hon. M. STAMBAUGH: L'une des objections provient de ce que ces gens craignent que les tarifs transcontinentaux ne soient abolis si cette règle était mise en vigueur.

L'hon. M. CHEVRIER: Voici ce que je répondrai, et j'en ai parlé très longuement à la Chambre. D'abord, le National-Canadien a déclaré qu'il ne serait disposé à supprimer aucun des tarifs transcontinentaux. Ensuite, les gens du littoral du Pacifique disposent de deux modes de transport, celui par eau et celui par voie ferrée. La suppression desdits tarifs obligerait les chemins de fer à soutenir la concurrence des voituriers par eau, aussi bien que celle du *Great Northern Railway*, dans l'arrière-pays de la Colombie-Britannique. Même en mettant les choses au pire, ce qui n'arriverait je crois jamais, un petit nombre de marchandises seraient transportées jusqu'au littoral du Pacifique à des taux sur un produit désigné, qui seraient un peu plus élevés que les taux transcontinentaux actuels.

L'hon. M. STAMBAUGH: Mais si le National-Canadien ne supprimait pas ses tarifs transcontinentaux, le Pacifique-Canadien ne pourrait pas non plus supprimer les siens?

L'hon. M. CHEVRIER: C'est bien mon avis.

L'hon. M. REID: Je crois que l'opposition des gens de la Colombie-Britannique au bill provenait seulement de ce qu'ils craignent qu'on cesse d'appliquer les tarifs transcontinentaux.

L'hon. M. CHEVRIER: Mais je crois que cette appréhension s'est un peu atténuée avant que la Chambre ait fini la lecture du bill. Au cours des discussions tenues au sein du comité, puis dans une certaine mesure à la Chambre, je crois qu'on était en proie à des craintes exagérées, sauf respect, mais le moment venu de discuter l'article 332B, elles s'étaient fixées sur l'effet possible desdits tarifs sur cinq ou six marchandises au plus, en ce qui touche le littoral du Pacifique-Canadien. Par contre, il est indubitable que la règle du 1½ profiterait à tout l'intérieur de la Colombie-Britannique, à la région des Kootenays comme aux régions du nord et du nord-est. Il va de soi que ces régions ne sont pas aussi peuplées que le littoral avec ses villes.

L'hon. M. REID: Vous estimez que, même alors que les tarifs transcontinentaux ne s'appliquent qu'à un petit territoire de la province, allant de Vancouver à Mission, la règle du 1 1/3 profiterait beaucoup à l'intérieur?

L'hon. M. CHEVRIER: Indubitablement, la partie orientale de la province en bénéficierait. J'ignore quelle est la ligne de démarcation où cesseraient ces avantages. Il est probable que la région s'étendant jusqu'à 100 milles du littoral bénéficie des tarifs transcontinentaux. Cette région ne profiterait pas de l'application de la règle du 1 1/3.

L'hon. M. REID: La ligne de démarcation passerait probablement à 45 milles de Vancouver et la vallée d'Okanagan n'aurait aucun avantage.

L'hon. M. CHEVRIER: Il va de soi, monsieur Reid, que cette vallée n'en souffrirait pas, vu que lesdits tarifs ne s'appliquent pas au transport des marchandises périssables.

L'hon. M. CRERAR : Prenez le cas d'une voiturée de glacières expédiées d'Hamilton à Revelstoke. Le taux exigé serait-il de 1 1/3 par rapport à celui de la voiturée expédiée d'Hamilton à Vancouver?

Le PRÉSIDENT : Votre question suppose que les glacières sont comprises dans les articles assujétis aux tarifs transcontinentaux.

L'hon. M. CHEVRIER : Ces tarifs ne s'appliquent qu'aux marchandises dont le transport n'est pas urgent, par exemple, aux conserves en boîtes, qui pourraient être expédiées par eau. C'est pour soutenir la concurrence des voituriers par eau que les chemins de fer appliquent un tarif transcontinental aux conserves.

L'hon. M. CRERAR : Prenez alors le cas d'une voiturée de conserves expédiées d'Hamilton à Revelstoke. Le taux exigé ne pourrait pas excéder de plus d'un tiers celui du transport jusqu'à Vancouver?

L'hon. M. CHEVRIER : Je devrai m'en informer auprès de notre spécialiste en matière de trafic.

M. L. J. KNOWLES : C'est exact, monsieur.

Le PRÉSIDENT : N'est-il pas exact aussi que, par suite des tarifs actuels transcontinentaux de concurrence jusqu'à Vancouver, auxquels s'ajoutent les tarifs réguliers de transport en sens inverse jusqu'à Revelstoke, cette localité jouit déjà d'une préférence par rapport aux tarifs réguliers de transport de l'est? On nous a même dit au sein du Comité que les tarifs transcontinentaux, augmentés des tarifs réguliers de transport en sens inverse, profitent quelque peu même à des localités aussi éloignées de Vancouver que Calgary et Edmonton.

L'hon. M. CHEVRIER : Oui, il en est ainsi.

La PRÉSIDENT : Alors, comment l'intérieur de la Colombie-Britannique profiterait-il de l'application de la règle?

L'hon. M. CHEVRIER : Tout ce que je sais d'après les renseignements reçus par moi, c'est que toute la partie orientale de la province, la région de Dawson-Creek et le district de la rivière la Paix en profiteraient.

L'hon. M. ROBERTSON : Cela dépendrait, je suppose, des tarifs de transport en sens inverse depuis Vancouver.

L'hon. M. STAMBAUGH : D'après vous, les taux fixés en vertu de la règle du 1 1/3 seraient inférieurs aux taux actuels imposés sur les marchandises expédiées à Vancouver, puis en sens inverse?

Le PRÉSIDENT : Pas dans tous les cas.

L'hon. M. STAMBAUGH : Oui, j'estime qu'ils le seraient.

Le PRÉSIDENT : Pas dans tous les cas, de toute manière.

L'hon. M. STAMBAUGH : En effet, mais ils le seraient quant aux taux de transport dans une région s'étendant peut-être jusqu'à 100 milles de Vancouver.

L'hon. M. HAIG : Monsieur le ministre, je constate qu'en vertu de l'article en question il n'y aurait pas de péréquation des taux, disons, entre Brandon au Manitoba et Edmonton en Alberta. Edmonton est situé à environ 700 milles plus loin que Brandon, à partir de l'Ontario, du Québec et des provinces Maritimes, mais les mêmes taux seraient imposés sur les conserves transportées de ces régions à Edmonton comme à Brandon. Comment y aurait-il péréquation?

L'hon. M. CHEVRIER : Monsieur le sénateur, voici la meilleure réponse que je puisse vous donner. J'estime que, tant que la Commission n'aura pas terminé ses audiences, personne ne pourra dire au juste en quoi consistera la péréquation. Le bill ne fait rien d'autre qu'autoriser la Commission à égaliser les

taux conjointement avec l'enquête en matière de régime de tarifs-marchandises, instituée en vertu de l'arrêté en conseil C.P.1487. Quand la Commission aura entendu toutes les thèses et exposés, elle pourra présenter un programme de péréquation, établi dans la mesure où il est possible d'égaliser les taux dans tout le pays. Quand vous soulevez la question d'un taux particulier, je ne peux en parler. Je voudrais pouvoir le faire.

L'hon. M. HAIG: Vous n'avez pas saisi ce que j'ai voulu dire. La Commission ne pourrait toucher à ce taux en particulier, car il échapperait à sa compétence, si l'article 332B était voté.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

L'hon. M. HAIG: Et il échapperait à la péréquation.

L'hon. M. CHEVRIER: Je regrette d'avoir mal compris votre question.

L'hon. M. HAIG: L'article rendrait ce taux obligatoire pour la Commission.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, vous avez parfaitement raison: l'article 332B établirait une exception à la péréquation.

L'hon. M. HAIG: Une exception s'appliquant à tout le territoire intermédiaire.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est exact.

L'hon. M. REID: Puisque nous sommes en train de parler de la péréquation (que chacun approuve, je crois), pourquoi la Colombie-Britannique continue-t-elle à souffrir d'une disparité injuste en matière de ses taux imposés sur les grains du pays, supérieurs de moitié aux taux imposés sur les grains exportés?

L'hon. M. CHEVRIER: Voilà, monsieur le président, qui soulève une objection qui donnerait lieu à de longues discussions. Le gouvernement a jugé qu'il ne fallait pas modifier les taux mis sur les grains, ni les tarifs dits du Nid-de-Corbeau.

L'hon. M. REID: Mais notre grief, c'est qu'à mon avis nous ne bénéficions pas de ces tarifs en matière de transport des grains du pays. Les grains exportés de Grande-Bretagne, en Australie et ailleurs sont transportés à des taux inférieurs de moitié à ceux du transport des grains canadiens qui servent à l'alimentation de notre bétail et de notre volaille. J'aimerais qu'ils soient égalisés, si possible.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y a sans doute beaucoup de bon dans les observations du sénateur Reid, mais nous avons confié toute la question à une Commission royale, dont le gouvernement a décidé d'accepter les recommandations, qui sont incorporées au bill.

L'hon. M. CRERAR: Pour poursuivre les observations du sénateur Reid, rentre-t-il dans les attributions de la Commission d'appliquer le principe de la péréquation lorsqu'elle le juge bon?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, il y a toujours l'article général de la loi des chemins de fer.

L'hon. M. CRERAR: Je cherche simplement à me renseigner, et je dois avouer que cela m'est difficile.

L'hon. M. CHEVRIER: La question est sans doute fort complexe et difficile à comprendre.

L'hon. M. CRERAR: Le principe général demande que nous cherchions à égaliser autant que possible les régimes tarifaires au Canada. C'est établir un principe très louable, sur lequel édifier cette structure. Il y aurait plusieurs exceptions à l'application que la Commission ferait de ce principe:

d'abord, les taux des marchandises transportées de la région à l'est de Montréal jusqu'au littoral de l'Atlantique; ensuite, il serait enjoint à la Commission de veiller à ce que les taux du territoire intermédiaire, à destination par exemple d'Edmonton ou de Calgary, n'excèdent pas de plus d'un tiers les taux transcontinentaux jusqu'à Vancouver; enfin, la Commission ne pourrait pas toucher aux tarifs réglementaires dits du Nid-de-Corbeau, ce que, de toute manière, elle ne pourrait faire sans modifier la loi.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est juste.

L'hon. M. CRERAR: Y aurait-il d'autres exceptions?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui: les taux communs internationaux, ceux sur le trafic d'exportation et d'importation, ceux applicables au White Pass et au parcours du Yukon. Les deux premiers, m'a-t-on dit, sont déjà égalisés.

L'hon. M. HAYDEN: Monsieur le ministre, il ressort que l'article 332B du bill dans sa teneur actuelle exigerait que les taux du territoire intermédiaire ne puissent, avec la permission de la Commission, excéder de plus d'un tiers les taux transcontinentaux.

L'hon. M. CHEVRIER: Oui, c'est ce que je comprends.

L'hon. M. HAYDEN: Il conviendrait peut-être de rendre cet article plus flexible dans son application, par exemple, par l'adoption des mots "à moins que la Commission, pour cause valable, n'en ordonne autrement". La règle du 1 1/3 en deviendrait plus flexible. Dans le cas où il serait décidé que le maximum pourrait excéder un tiers, la Commission aurait le pouvoir de régler la chose. Y trouveriez-vous à redire?

L'hon. M. CHEVRIER: Sans doute, monsieur le sénateur. Je serais obligé de m'opposer à cette proposition, pour la même raison que je viens de dire, raison peut-être invalide aux yeux du Comité, mais que je vous donne pour ce qu'elle vaut. Cette question de la règle du 1 1/3 a fait l'objet d'une discussion en comité, devant les avocats représentant les provinces. Ces avocats se retirèrent convaincus que la règle, au moins en ce qui touche certaines des provinces sinon toutes, car je sais que la Colombie-Britannique souleva une objection. . . .

L'hon. M. HAIG: Et le Manitoba.

L'hon. M. HAYDEN: Quand vous parlez de discussion en comité, vous voulez dire le comité de la Chambre des communes qui a étudié cette règle?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

L'hon. M. HAYDEN: Ce comité étudiait les mêmes questions que nous.

L'hon. M. CHEVRIER: J'ignorais que les provinces y étaient représentées par des avocats.

Le PRÉSIDENT: Oui, c'était le cas. Les représentants du Manitoba et de la Colombie-Britannique s'opposèrent fortement à certaines dispositions.

L'hon. M. CHEVRIER: Il me alors répéter ce que j'ai dit devant l'autre comité, savoir, que je dois m'opposer à la modification proposée, et cela pour plusieurs raisons, dont la première est qu'un comité interministériel a consacré beaucoup de temps à la rédaction du bill et étudié très à fond l'effet qui résulterait de l'application de la règle du 1 1/3. Ses membres ont compris que le bill soulèverait des objections, mais après examen approfondi ils ont conseillé de l'adopter dans la teneur donnée.

L'hon. M. HAYDEN: Mais il ne s'agit pas de rédaction. Il s'agit de fond et de principe. Le libellé de l'article 332B ne soulève aucune récrimination de notre part.

L'hon. M. CHEVRIER: Cependant, l'amendement proposé par vous modifierait l'effet de la règle du 1 $\frac{1}{3}$. Il résulterait que tous les gens de l'Alberta et au moins la moitié de ceux de la Saskatchewan viendraient se plaindre de nouveau au gouvernement, disant qu'ils continuent à souffrir d'un traitement de défaveur. Dans leurs exposés formulés devant la Commission royale, ces deux provinces se sont plaintes d'avoir à payer des taux de transport relevés de 200 p.100 quant au trafic de leurs marchandises à travers le continent. L'amendement proposé par vous ne rendrait pas la règle du 1 $\frac{1}{3}$ obligatoire: la Commission serait libre de trancher la question de savoir si l'amendement devrait s'appliquer ou non dans certains cas.

Tout ce que je peux dire, c'est que l'amendement dérangerait le rapport établi par le bill, à notre avis du moins, et qu'il irait évidemment à l'encontre de la recommandation de la Commission royale, dont j'ai parlé et qui a fait l'objet d'une étude très poussée.

L'hon. M. CAMPBELL: Voyons, monsieur le ministre, lorsqu'il s'agit d'une question de nature aussi technique que la tarification, il serait possible de laisser à la Commission des transports une certaine latitude de régler les points dont l'effet serait de créer une injustice au détriment d'une partie du pays, sans pour cela modifier sérieusement l'application de la règle.

L'hon. M. CHEVRIER: Voilà précisément la question: une partie ou une autre du pays en souffrirait-elle?

L'hon. M. HAIG: Oui: le Manitoba.

L'hon. M. CAMPBELL: Nul ne saurait l'affirmer, que je sache.

L'hon. M. CHEVRIER: Bien répondu. Personne ne pourrait le dire, à mon avis, tant que la politique de péréquation n'aura pas été mise en vigueur et le bill mis à l'épreuve.

L'hon. M. HAYDEN: Qu'arriverait-il alors?

L'hon. M. CHEVRIER: Supposez que le bill soit mis à l'épreuve et qu'il aboutisse aux résultats que vous prévoyez, on peut modifier la loi.

L'hon. M. CAMPBELL: Voilà précisément la question, selon moi. L'article constitue une modification radicale, opérée par voie légale, et ne laisse aucune latitude aux membres de la Commission, qui sont des spécialistes chargés de régler la tarification au Canada. Les témoins entendus par nous au nom de la Colombie-Britannique et du Manitoba ont protesté très vivement contre le fait de rendre obligatoire cette règle du 1 $\frac{1}{3}$. On vient de proposer l'adjonction à l'article de quelques mots qui, sans porter atteinte au but visé par le bill ou à sa base, laisseraient à la Commission une certaine latitude de résoudre toute difficulté qui pourrait surgir.

L'hon. M. CHEVRIER: Mon opinion, quelle qu'en soit la valeur, est que l'adjonction de ces mots anéantirait le but visé par l'article.

L'hon. M. CAMPBELL: J'ai une autre question à poser. L'article aboutirait, il va de soi, à anéantir la péréquation des taux des marchandises transportées sous son régime?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

L'hon. M. CAMPBELL: Et je crois que le fait de laisser un peu plus de latitude à la Commission permettrait d'appliquer plus complètement la politique de péréquation, même dans le territoire intermédiaire.

L'hon. M. CHEVRIER: La décision appartient au Comité. J'ai dit ce que j'en pense.

L'hon. M. HAYDEN: Monsieur le ministre, d'après vous, le moindre changement apporté à la teneur de l'article relatif à la règle du 1 $\frac{1}{3}$ anéantirait

le but de cet article. Mais ce serait par là interdire toute possibilité d'apporter un amendement à l'avenir, car la raison pour laquelle nous préconisons cet amendement visant à accorder quelque latitude à la Commission serait la raison sur laquelle on s'appuierait pour vous présenter tout amendement futur.

L'hon. M. CHEVRIER: Non, je crois qu'il n'y aurait pas d'empêchement à cet égard, car si les craintes exprimées par la Colombie-Britannique et le Manitoba se révélaient fondées après la mise en vigueur d'un programme de péréquation et l'adoption du bill (ce qui prendrait quelques années, au dire de beaucoup des témoins), on aurait assurément le temps de formuler un amendement.

L'hon. M. HAYDEN: Je vous ferai remarquer que tout argument avancé contre un changement actuel serait valide n'importe quand. Même quand il y aurait des difficultés prouvées, vous n'en porteriez pas moins atteinte au but actuel de l'article. Cette atteinte vous sert d'argument contre tout amendement actuel. Donc, toute modification apportée porterait atteinte au but, aux rapports et à tout le reste.

L'hon. M. CHEVRIER: Il y aurait au moins une raison dans ce cas.

L'hon. M. HAYDEN: Vous estimez que des appréhensions, comme celles exprimées par la Colombie-Britannique et le Manitoba, ne suffisent pas actuellement.

L'hon. M. CHEVRIER: Tout ce que je dirai, c'est qu'elles ne sont pas motivées.

L'hon. M. CAMPBELL: Ne faudrait-il pas que la Commission ait une raison avant de pouvoir faire ce changement? Si l'on insérait quelque amendement accordant une certaine latitude à la Commission, il faudrait assurément que cette dernière se fonde sur une raison très solide pour opérer le moindre changement. En outre, il me paraît qu'il n'y aurait rien à craindre. Si aucune difficulté ne se produisait, qu'auriez-vous à craindre de cet amendement?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne parlerai pas plus longtemps de cette question. On m'a demandé mon opinion et je l'ai donnée. Maintenant, vous venez de me demander si la Commission. . . .

L'hon. M. CAMPBELL: Non, non, j'é pense que vous ne saisissez pas. Lors de son témoignage, M. Knowles a nettement déclaré que l'étude de cette question était très laborieuse — en général, il n'est pas facile d'examiner les taux — et que partout dans la Loi il est stipulé que la Commission des transports a le pouvoir de statuer sur la politique de péréquation. Mais il a admis que la Loi ne permettait pas à ladite Commission de statuer sur les taux transcontinentaux en vertu de l'article 332A. J'entends par là que la mesure législative ne devrait pas être rédigée de façon à enlever à la Commission des transports toute discrétion de statuer sur les cas les plus onéreux. . . .

L'hon. M. CHEVRIER: Eh! bien, le . . .

L'hon. M. CAMPBELL: Laissez-moi finir: surtout après les vives représentations qui nous ont été faites par deux des provinces de l'Ouest à ce sujet.

L'hon. M. CHEVRIER: Ce n'est peut-être pas là le motif. Il se peut que vous ayez raison. Je ne suis pas prêt à me prononcer, je ne suis pas un expert, mais le gouvernement est d'avis qu'on devrait donner suite à cette recommandation particulière ainsi qu'à celles qui émanent de la Commission royale.

L'hon. M. REID: Si cela est avantageux pour la Colombie-Britannique, je voudrais bien le voir incorporé définitivement dans la Loi. On a trop légiféré et trop de doutes ont été formulés devant la Commission des transports dans le passé; si vous n'y mettez bon ordre, nous n'aurons plus que litiges et doutes.

pour des années à venir. J'espère que nous y trouverons un avantage selon la promesse du ministre.

L'hon. M. CRERAR: Le ministre ne pourrait-il pas nous donner certains renseignements sur ce point? Il y a dans cette loi six ou sept articles qui paralysent la Commission des transports en ce qui concerne l'application du principe de péréquation. On nous dit que nous ne pouvons changer ceci ou cela, mais quelle est donc la région où la Commission des transports est libre d'agir? Que reste-t-il à la Commission pour agir librement en conformité de ce principe?

L'hon. M. CHEVRIER: Je crois que la déclaration que j'ai faite en comité portait que la région était à peu près divisée en deux parties égales. En d'autres termes le trafic auquel on pouvait appliquer la péréquation représentait environ 50 p. 100 du total, et le trafic représentant les exceptions était lui aussi environ 50 p. 100 du total. Puis, plus tard, M. Evans a rectifié, et je crois que la proportion qu'il a donnée était de 47:53 ou 46:54. De toute façon, cette proportion représente à peu de chose près 50:50.

L'hon. M. KINLEY: S'agit-il du parcours milliaire ou du tonnage?

L'hon. M. CHEVRIER: Non, il s'agit du trafic, en tonnage.

Le PRÉSIDENT: Le ministre devra se rendre aux Communes dans quelques minutes. Nous lui sommes très reconnaissants d'être venu et de nous avoir fait part de ses vues. Avez-vous d'autres questions à poser?

L'hon. M. STAMBAUGH: Si je comprends bien, la Commission des transports peut égaliser ces taxes, mais il y a un maximum qu'elle ne peut dépasser et un minimum au-dessous duquel elle ne peut descendre. Est-ce exact?

L'hon. M. CHEVRIER: Je ne le crois pas. La péréquation est un plan que la Commission des transports devra mettre en marche. Quel est-il? je l'ignore. Les chemins de fer ont déjà soumis un plan, et on est présentement à l'examiner. Il n'y est pas question de maximum ni de minimum, mais je crois comprendre que les taux sont un peu plus élevés dans l'Ouest que dans le centre du Canada. Le but de ce plan est d'amener ces taux au même niveau.

L'hon. M. STAMBAUGH: Je comprends cela. Ce que je veux dire, c'est que la formule du $1\frac{1}{3}$ est un maximum. On ne peut aller au delà. Ai-je raison?

L'hon. M. CHEVRIER: D'après les renseignements que je possède, vous avez raison. "Ne devra pas dépasser de plus de un et un tiers".

L'hon. M. STAMBAUGH: Mais s'ils veulent imposer le même taux de transport à Brandon qu'à Edmonton, ils le peuvent.

L'hon. M. CHEVRIER: Je le crois.

L'hon. M. HAIG: De cette façon les marchandises parcourraient de sept à huit cents milles de plus au même taux, et je ne crois pas qu'il y ait un chemin de fer qui puisse faire cela.

L'hon. M. STAMBAUGH: Ils le font à l'heure actuelle. Ils transportent des marchandises jusqu'à Vancouver.

L'hon. M. HAIG: Aux taux transcontinentaux. Mais, si j'ai bien compris, le ministre m'a avoué que le taux est permanent, que cela le rend constitutionnel. La Commission des transports n'a rien à y voir.

L'hon. M. CHEVRIER: C'est bien cela.

L'hon. M. HAIG: Les seuls intéressés qui pourraient réduire ces taux sont les chemins de fers eux-mêmes. La loi le veut ainsi. Les compagnies nous ont fait observer que si le taux devient exécutoire, elles perdront avec l'autre taux. Par conséquent, la seule chose qu'elles puissent faire est de majorer ce taux transcontinental jusqu'au littoral.

L'hon. M. KINLEY : Est-ce bien ce qu'elles ont dit : que la seule chose qu'elles puissent faire est de majorer le taux transecontinental ?

L'hon. M. HAIG : Sinon elles perdraient de l'argent.

Le PRÉSIDENT : Avez-vous d'autres questions à poser au ministre ? Je désire vous réitérer notre gratitude, monsieur le ministre, et je vous remercie d'être venu nous éclairer.

L'hon. M. CHEVRIER : Puis-je partir ?

L'hon. M. HAIG : Oui.

LE PRÉSIDENT : Merci.

Messieurs, je vous ai dit hier que nous avons reçu un mémoire de la *Canadian Industrial Traffic League*, et des exemplaires sont à votre disposition. Comment procéderons-nous ? Le Comité estime-t-il que nous avons entendu suffisamment de témoignages et que nous devrions aborder l'étude du bill ?

L'hon. M. KINLEY : Le temps passe et nous avons d'autres mesures importantes à étudier. Je crois que nous devrions passer à l'étude du bill et tâcher de terminer aujourd'hui.

Le PRÉSIDENT : Le Comité est-il d'avis que nous n'entendions pas d'autres témoins.

L'hon. M. HAYDEN : Y a-t-il ici d'autres témoins à entendre ?

Le PRÉSIDENT : Personne ne m'a demandé de comparaître. Dans ce cas, nous aborderons l'étude du bill.

Le Comité se met alors à l'étude du bill.

OTTAWA, mardi 11 décembre 1951.

Le Comité permanent du transport et des communications, auquel a été renvoyé le bill No 12, Loi modifiant la Loi des chemins de fer, se réunit aujourd'hui à 10 h. 30 du matin.

L'hon. M. HUGESSEN occupe le fauteuil.

Le PRÉSIDENT : Messieurs, si vous voulez bien garder le silence, nous sommes en nombre. Nous avons reçu une communication adressée au secrétaire du Comité par la *Canadian Industrial Traffic League*. Cette société ne semble pas vouloir comparaître, mais elle a fait savoir au secrétaire du Comité qu'elle lui adressait pour les membres trente copies du mémoire qu'elle a soumis au comité des Communes. J'apprends du secrétaire que les copies en question ne nous sont pas encore parvenues, mais à moins que le Comité n'en décide autrement, je demanderai au secrétaire de vous les distribuer dès leur réception.

L'hon. M. KINLEY : Il s'agit bien du bill No 9 ?

Le PRÉSIDENT : Non, sénateur Kinley, il s'agit seulement du bill No 12. Le secrétaire me dit que l'association a soumis un mémoire au sujet du bill No 9. Il importe peu que nous en prenions connaissance maintenant. Le mémoire qu'elle a soumis a trait au bill No 12.

J'aimerais dire encore un mot avant que nous sommencions. Vous vous rappelez, messieurs, qu'il y a eu discussion au sujet des représentations faites par la compagnie de téléphone Bell relativement à la clause 12 du bill ; vous vous souvenez que nous avons demandé au représentant de la compagnie de téléphone Bell de discuter avec l'avocat du ministère des Transports et notre conseiller juridique, en vue de chercher à élaborer un amendement qui conviendrait à tout le monde. J'apprends qu'on est maintenant d'accord, et nous aurons à examiner un très petit changement à l'article 12 lorsque nous abor-

derons l'étude dudit article, lequel changement est approuvé par la compagnie Bell.

L'hon. M. HAIG : Pourquoi ne pas étudier l'article 12 tout de suite, puisque les intéressés sont d'accord ? N'oubliez pas que d'autres mesures peuvent donner lieu à d'interminables discussions.

Le PRÉSIDENT : Monsieur le sénateur, lorsque nous aborderons l'étude du bill clause par clause, nous pourrions peut-être faire ce que vous demandez. Vous vous rappelez, messieurs, que quand nous avons ajourné jeudi après-midi, nous en étions à un point où personne parmi nous ne semblait savoir au juste ce que signifiaient le changement fait, au comité des Communes, à l'article 332A, au bas de la page 7, à l'égard des taux applicables aux mouvements du transport des marchandises dans les provinces Maritimes, et l'amendement que l'on trouvera à l'alinéa *f*) du paragraphe 4 de l'article 332A, au bas de la page 7 du bill. Nous avons chargé notre conseiller juridique de s'aboucher avec l'avocat du ministère des Transports, avec celui des provinces Maritimes, et avec les avocats des deux chemins de fer en vue de s'entendre sur l'amendement qu'il pourrait être nécessaire d'apporter au besoin à l'alinéa *f*). A mon avis, la première chose que nous devrions faire serait de demander à notre conseiller juridique de nous faire rapport du résultat des entretiens qu'il a eus avec lesdits avocats en fin de semaine. Peut-être pourra-t-il nous donner son avis, après étude plus approfondie de l'article 332A, quant à la signification exacte de l'alinéa *f*) dans sa forme actuelle. Auriez-vous l'obligeance de nous faire votre rapport, monsieur MacNeill ?

M. JOHN F. MACNEILL : Monsieur le président, messieurs les sénateurs. A la dernière séance de votre Comité nous avons discuté l'article 332A, et l'honorable M. Hayden a dit : "Nous voulons savoir premièrement, quelle ligne de conduite le gouvernement entend adopter au sujet de cet article, après quoi nous le rédigerons en termes simples". Le Comité m'a chargé de conférer avec l'avocat du ministère des Transports, l'avocat des provinces Maritimes et les avocats des chemins de fer. Nous nous sommes réunis vendredi matin et avons discuté cette question à fond. Je ne crois pas que nous soyons tombés d'accord sur le sens de l'article en question, mais une chose certaine c'est que nous ne nous sommes pas entendus sur la rédaction d'un amendement destiné à donner suite à une politique.

L'hon. M. HAYDEN : C'est un bon commencement !

M. MACNEILL : Oui, c'est un bon commencement. Nous nous sommes réunis de nouveau hier matin, et nous n'avons pas progressé davantage. J'ai depuis discuté avec différents sénateurs et différents avocats, et la dernière discussion que j'ai eue s'est déroulée dans ma chambre il y a quelques instants, alors que nous avons reconnu qu'il était impossible de nous entendre. Nous voilà revenus au point où nous avons commencé.

Si je comprends bien cet article, il prescrit ce qui suit. Le premier paragraphe établit une politique de péréquation, tandis que les deux paragraphes qui suivent tracent une directive à la Commission des transports sur la façon d'appliquer la politique énoncée au paragraphe (1). Puis, le paragraphe (4) stipule que les trois premiers paragraphes ne s'appliquent pas aux taux de la Passe du Nid-du-Corbeau ni à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Je dois dire à ce sujet qu'il y a d'autres mouvements de marchandises qui ne sont pas assujétis à la politique de péréquation et ils sont mentionnés dans les alinéas *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *f*) *etq*). Ces alinéas énumèrent les divers mouvements qui ne sont pas assujétis aux paragraphes (1), (2) et (3) de l'article 332A.

A mon avis — je ne sais pas s'il y a d'autres personnes qui partagent mon opinion, mais c'est ainsi que j'interprète l'affaire — si vous voulez seulement

protéger les taux dans les provinces Maritimes et rien de plus, vous n'avez aucunement besoin de l'alinéa *f*). Si vous voulez aller plus loin et sauvegarder autre chose, c'est-à-dire les taux à l'ouest de Lévis, alors il vous faut quelque chose dans le sens de l'alinéa *f*). C'est ce que je pense. Je ne crois pas que tout le monde pense comme moi.

L'hon. M. FARRIS : Voudriez-vous répéter cela, monsieur MacNeill ?

M. MACNEILL : Je dis que si vous voulez seulement vous occuper des taux qui relèvent de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, c'est ce que vous faites lorsque vous soustrayez la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes à l'application de la politique de péréquation.

L'hon. M. FARRIS : Cela se trouve dans la principale partie du paragraphe (4).

M. MACNEILL : La principale partie du paragraphe (4), oui. Si vous voulez aller plus loin, reportez-vous à *f*), qui, selon moi, vise le trafic à l'ouest de Lévis.

L'hon. M. REID : Voilà un renseignement qui n'a certes pas été révélé jusqu'ici.

M. MACNEILL : Je crois qu'au contraire, il l'a été. Je pense que M. Knowles est de mon avis. Je ne sais pas s'il est ou non d'accord avec moi sur ce point, mais j'avais cru comprendre que telle était son attitude. Ai-je raison ?

M. L. J. KNOWLES : Je ne crois pas, messieurs, que je devrais être appelé à exprimer une opinion sur une question juridique.

M. MACNEILL : Très bien, alors. C'est mon opinion et je vous la communique. Il se peut que d'autres personnes ne partagent pas mes vues, et je dirai même que j'en suis convaincu. Mais si vous voulez simplement sauvegarder la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, je ne crois pas que vous ayez besoin de *f*). Cependant, si vous voulez sauvegarder le mouvement du trafic à l'ouest de ce territoire, alors je crois que vous avez besoin de *f*). Il s'agit dès lors de savoir jusqu'où vous voulez aller.

L'hon. M. REID : Je crois que la plupart des députés des provinces Maritimes et représentants provinciaux étaient prêts à sauvegarder les 20 p. 100, mais ce n'est certainement plus la même chose si on l'étend à tout le pays jusqu'à Vancouver. On ne saurait appeler cela péréquation des taux ni rien de semblable si ce paragraphe est mis en vigueur.

M. MACNEILL : C'est là une question d'opinion.

L'hon. M. KINLEY : Est-ce dans le but de sauvegarder ce que nous avons présentement ?

M. MACNEILL : L'article en question, dans sa forme actuelle avec l'alinéa *f*) maintiendra la situation telle qu'elle existe présentement.

L'hon. M. KINLEY : Vous sauvegardez les 20 p. 100 ?

M. MACNEILL : Vous sauvegardez les 20 p. 100 plus autre chose que vous avez déjà. Considérez la question comme ceci. Cet alinéa laisse à la Commission des transports le soin de régler la question. C'est là mon opinion, et je vous la donne pour ce qu'elle vaut. Nous ne nous entendons pas là-dessus et je ne crois pas que M. Evans ou M. Matthews soit d'accord là-dessus.

Le PRÉSIDENT : En d'autres termes, à votre avis, monsieur MacNeill, en vertu du paragraphe (4) dans son ensemble sous sa forme actuelle, les provinces Maritimes sauvegardent tout d'abord tous les droits que leur reconnaît la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ?

M. MACNEILL : Oui.

Le PRÉSIDENT : Deuxièmement, en ce qui concerne toute autre revision des taux dans les Maritimes, la question est renvoyée à la Commission des transports. Les dispositions de l'article 332 (a) visant la péréquation ne s'appliquent plus aux taux des marchandises à destination ou en provenance des Maritimes et toute la question est déferée à la Commission des transports.

M. MACNEILL : C'est ainsi que je l'interprète.

L'hon. M. HAIG : Permettez-moi de vous poser une question. Apparemment, vous êtes d'avis que si, à titre de manufacturier d'Halifax, je désire expédier des marchandises à Regina, quel que soit le taux actuel, si cet alinéa, f) est adopté, le même taux s'appliquerait à Regina.

La PRÉSIDENT : *Non.*

M. MACNEILL : Non, pas nécessairement.

L'hon. M. HAIG : Aucun parcours milliaire n'entrerait en ligne de compte ?

M. MACNEILL : Le taux ne serait pas basé sur le paragraphe (1) de l'article 332A, visant la péréquation.

L'hon. M. HAIG : Supposons que je fabrique la même sorte de produits à Montréal et que je désire les expédier à Regina, ils devront alors être basés sur la péréquation. Est-ce cela ?

M. MACNEILL : Oui.

Le PRÉSIDENT : Posons le problème comme ceci, si vous le voulez bien, sénateur : Dans le cas du manufacturier de Montréal, qui vend à Regina, le taux devrait être basé sur la péréquation. Dans le cas du manufacturier d'Halifax, le taux ne serait pas nécessairement basé sur la péréquation, mais il incomberait à la Commission des transports de décider.

L'hon. M. HAYDEN : Je crois qu'il serait bon que nous obtenions du ministre une déclaration de politique sur l'intention et la portée de l'article à l'étude, mais comme il est absent, je propose qu'on remette à plus tard l'étude du paragraphe en question et que nous passions à d'autres articles du bill.

Le PRÉSIDENT : Mais le secrétaire parlementaire du ministre est ici. Peut-être serait-il disposé à nous faire part des vues du ministre.

M. W. M. BENIDICKSON, *député* : Sur cette question je garde la position que j'ai prise l'autre jour. Ainsi que je l'ai expliqué, le ministre a saisi l'autre Chambre de cette mesure législative et je vais noter les points controversés sur lesquels vous désirez avoir son opinion. Au sujet de cette question en particulier, je crois que nous pourrions entendre M. Smith. Cet amendement a été inséré dans le bill à la suite de discussions au comité des Communes. M. Smith, qui a exposé le point de vue des provinces Maritimes, de leur association du transport, des Boards of Trade et autres associations des Maritimes, a collaboré à la rédaction de cet amendement à la Loi initiale, et je crois que les commentaires de M. Smith sur cet article pourraient être utiles à votre Comité.

L'hon. M. HAYDEN : Nous tenons toujours à connaître la politique du gouvernement à l'égard de cet article, afin que nous puissions l'aborder en connaissance de cause.

M. BENIDICKSON : Le sénateur Haig a exprimé le désir qu'on lui donne l'assurance que la situation dans les provinces Maritimes sera prise en considération et je crois que M. Smith pourrait lui donner cette assurance.

L'hon. M. HAIG : Je suis de l'avis du sénateur Hayden. En ce qui concerne l'Ouest du Canada, je crois que je suis en mesure de parler en connaissance de cause. Si le gouvernement veut insérer l'alinéa f) dans ledit article, et si cet

alinéa a le sens que je lui ai toujours donné — et mon ami M. MacNeill pense comme moi — alors c'est à l'avantage de l'Ouest. Cela veut sans doute dire que l'Ontario et le Québec devront payer des taux de transport plus élevés. Naturellement, nous achèterons nos marchandises dans les provinces Maritimes parce que nous pouvons obtenir un taux plus bas, et ainsi nous ne perdrons ni d'un côté ni de l'autre. Mais je pense comme le sénateur Hayden que le ministre devrait nous dire ce qu'on entend faire. Ce qui importe ce n'est pas l'interprétation légale de M. MacNeill ou de M. Smith ou de n'importe quelle autre personne, mais bien de savoir ce que le ministre veut que l'on fasse. Veut-il maintenir les taux de transport à Lévis ou à un point désigné quelconque à l'ouest quel qu'il soit et étendre la péréquation au reste du Canada, ou entend-il appliquer la péréquation partout dans les Maritimes sans aucune réserve? A quoi nous servira l'opinion de M. Smith? Il pensera ou ne pensera pas comme M. MacNeill et nous aurons deux opinions. Nous devrions apprendre du ministre lui-même ce qu'il entend faire. Je ne puis parler au nom de la Colombie-Britannique, mais je le puis pour les trois provinces des Prairies. Nous voterons certainement pour l'inclusion de l'alinéa f) dans l'article à l'étude si nous écoutons notre intérêt personnel, mais c'est l'Ontario et le Québec qui en souffriront.

L'hon. M. REID: Comment en souffriront-ils? Leurs taux sont beaucoup plus bas à l'heure actuelle.

L'hon. M. HAIG: Ils devront payer un taux plus élevé. Je crois que nous devrions demander au ministre de nous dire ce qu'il entend faire.

L'hon. REID: Je crois que c'est l'Ouest qui paiera les taux. A mon avis, l'Ontario ne paiera pas de taux plus élevés à cause de la concurrence que font les navires et les camions.

L'hon. M. HAIG: Ce n'est cependant pas là la question. Le fait est que le manufacturier ontarien qui vend ses produits dans l'Ouest du Canada, dans les provinces des Prairies, doit savoir qu'il est obligé de payer un certain taux de transport sur ces marchandises. Nous devons payer ces taxes dans l'Ouest, et c'est ce à quoi je m'oppose. Si nous pouvons obtenir un taux plus en en dehors des provinces Maritimes, c'est ce que nous voulons.

L'hon. M. KINLEY: Je crois qu'il est juste de dire que cet alinéa se borne à sauvegarder ce que nous avons déjà.

L'hon. M. HAIG: Exactement. J'admets cela.

L'hon. M. REID: Avant d'aborder l'étude des alinéas du paragraphe 4, je dois dire que ce paragraphe sauvegarde les taux des Maritimes. Si je comprends bien, M. MacNeill a dit que si vous laissez le paragraphe dans sa forme actuelle sans y adjoindre l'alinéa f), les taxes des Maritimes seront sauvegardées, et l'alinéa f) vient s'y ajouter. Peut-être suis-je dans l'erreur, mais je crois que c'est ce que M. MacNeill a dit.

L'hon. M. HAIG: Je suis d'accord avec M. MacNeill. Il a dit seulement dans la mesure où l'accord sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes s'appliquent à Lévis et à l'Est, non pas à Lévis et à l'Ouest. J'ai toujours cru que cela comprend Lévis ouest aussi bien que Lévis est. Je désire savoir si c'est ce que le ministre entend faire.

Le PRÉSIDENT: Je crois pouvoir expliquer la chose un peu plus clairement que cela. D'après M. MacNeill, cet alinéa aura un double effet. Dans sa forme actuelle, le paragraphe 4 sauvegarde tout d'abord tous les droits des provinces Maritimes obtenus en vertu de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. En second lieu, en vertu de l'alinéa f), les taux en direction et en provenance des provinces Maritimes sont soustraits aux dispositions de l'article 332(a) relatives à la péréquation, et il incombe à la Commission

des transports de prendre une décision. Par conséquent, il ne s'agit pas pour nous de savoir si les taux doivent être plus bas ou plus haut, mais plutôt de savoir quelle décision la Commission des transports prendra. Avant de demander au ministre de nous exposer ses vues, j'aimerais savoir si M. Matthews et M. Smith donnent la même interprétation légale à l'article du bill tel qu'il est présentement rédigé. Ne serait-il pas utile pour le Comité de savoir si le conseiller juridique est de cet avis?

Des hon. SÉNATEURS: Absolument.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Matthews, êtes-vous d'accord avec M. MacNeill au sujet de la portée légale du paragraphe (4) tel qu'il est présentement libellé dans le bill?

M. MATTHEWS: Je dirais que l'alinéa *f*) peut être interprété de cette façon.

L'hon. M. HAYDEN: Vous dites que cela est possible, mais l'autre jour lorsque vous avez exprimé votre avis, vous pensiez que le sens de cet article était vague et que, sans doute, il en résulterait des procès.

M. MATTHEWS: Je n'ai pas été aussi catégorique. J'ai dit qu'il pourrait en résulter des procès. Depuis, j'ai discuté la chose avec des experts en matière de trafic et d'autres hommes de loi, et je dirais maintenant qu'on peut donner à cet article le sens que lui donne M. MacNeill.

L'hon. M. FARRIS: Se prête-t-il à une autre interprétation quelconque?

M. MATTHEWS: Peut-être, sénateur.

L'hon. M. HAYDEN: Vous en tenez-vous à l'interprétation que vous nous en avez donnée l'autre jour, à savoir que cet alinéa a pour unique effet de limiter les taux des Maritimes à Lévis?

M. MATTHEWS: Non, monsieur. Je crois que je devrai reviser cette opinion.

L'hon. M. HAYDEN: Et votre opinion, maintenant révisée, est la même que celle de M. MacNeill?

M. MATTHEWS: Son interprétation peut être la bonne.

L'hon. M. HAYDEN: Vous ne répondez pas à ma question.

La PRÉSIDENT: Le sénateur Farris demandait s'il ne se prêtait pas à une autre interprétation.

M. MATTHEWS: Cela est possible, monsieur le sénateur.

L'hon. M. FARRIS: *Quoi?*

M. MATTHEWS: L'interprétation d'après laquelle on tire une ligne à Lévis. Comme je le disais à la dernière séance, l'article du bill qui vise la péréquation pourrait s'appliquer à l'ouest de Lévis, mais j'ai consulté des experts en tarifs et ils pensent tous le contraire, d'accord avec ce que M. MacNeill a dit.

L'hon. M. REID: Je sais que les avocats ne priseront pas ce que je vais dire, mais ne pourrions-nous insérer dans la Loi des dispositions qui empêcheront la répétition du litige coûteux qui dure depuis tant d'années? La Colombie-Britannique a dépensé des millions de dollars pour plaider sa cause devant la Commission des transports et les cours de justice. Il s'ensuivra d'autres frais du même genre, et, naturellement, cela serait à l'avantage des avocats.

L'hon. M. HAIG: *Bravo!*

L'hon. M. REID: Pourquoi ne pas inclure dans le bill une clause qui empêchera cela?

La PRÉSIDENT: Sénateur Reid, j'ai longuement discuté la question avec M. MacNeill hier après-midi, et nous sommes arrivés à la conclusion que quelque

clause que nous incorporions dans le bill, elle pourrait donner lieu à une controverse: d'ailleurs, nous ne pourrions légiférer pour l'avenir de façon assez claire pour prévenir tout recours à la Commission des transports en premier lieu, puis aux tribunaux.

L'hon. M. REID: Il me semble que cela ne causerait pas d'ennuis sérieux si nous laissons l'article 332A tel qu'il était, et si nous n'y changions rien en disant que la Commission des transports peut faire ceci ou cela.

Le PRÉSIDENT: Si le Comité n'a plus rien à demander à M. Matthews sur cette question, je prierai M. Smith de vouloir bien nous faire part de ses vues. Voudriez-vous nous dire, monsieur Smith, si vous êtes d'accord avec M. MacNeill au sujet de la portée légale de l'alinéa *f*) du paragraphe (4) tel qu'il est rédigé présentement?

M. F. D. SMITH, K.C., *avocat du Comité des transports des Maritimes*: Monsieur le président, messieurs les sénateurs, vous prendrez mon opinion pour ce qu'elle vaut, mais je pense que cet article du bill, sous sa forme première, prévoit un programme de péréquation statuaire. . . .

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire avant l'adjonction de cet amendement?

M. SMITH: Oui, le bill tel qu'il a été déposé. A mon avis, les mots qui figurent à l'alinéa *f*) enlèvent à la directive statuaire les dispositions impératives du bill.

Le PRÉSIDENT: De l'article 332A (1)?

M. SMITH: Oui. A mon humble avis, la disposition qui a été insérée dans l'alinéa *f*) ne fait que sauvegarder la position qui existait avant l'introduction du bill, et les pouvoirs de la Commission des transports à l'égard de la péréquation seront, si cet alinéa demeure, au nombre de ceux que détient présentement ladite Commission. Comme je le disais lorsque j'ai comparu devant votre Comité il y a quelques semaines, nous désirons nous retrouver dans la même position qu'avant l'introduction du bill, et j'ai tenu le même raisonnement devant le comité de l'autre Chambre. Je prétends que l'amendement apporté au bill par l'alinéa *f*) n'enlève à la Commission des transports aucun des pouvoirs que lui confère la Loi des chemins de fer. Une exclusion ne saurait dépasser le but du bill, et, à mon avis, il n'est pas tout à fait juste de dire qu'en vertu de l'alinéa *f*), le mouvement du trafic venant des provinces Maritimes à travers tout le Canada est paralysé. Je soutiens que si le bill est approuvé sans retranchement de l'alinéa *f*) dans sa forme actuelle, les pouvoirs de la Commission des transports demeureront libres de toute entrave.

Le PRÉSIDENT: Ne doit-il pas nécessairement donner suite aux dispositions relatives à la péréquation?

M. SMITH: Monsieur le président, si je comprends bien, cet alinéa enlève les dispositions impératives du bill. Je crois, monsieur le président et messieurs, qu'en vertu du bill tel qu'il nous est soumis, la Commission des transports aurait le devoir impérieux et l'obligation, si elle voulait faire son devoir, de mettre en vigueur cette politique nationale de péréquation. Ce que je demande c'est qu'il n'y ait pas d'injonction ou de directive impérieuse, mais qu'on laisse plutôt à la Commission des transports le soin de décider si cela doit se faire ou non. A mon humble avis, c'est là toute la portée de l'amendement proposé.

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, votre interprétation est la même que celle de M. MacNeill?

M. SMITH: Oui.

L'hon. M. HAIG: Monsieur Smith, il y a un problème qui m'embarrasse. Le bill tel qu'il est rédigé sauvegarderait les droits actuels jusqu'à Lévis — ou,

disons, jusqu'à Montréal. Mais, en vertu de cet article, la Commission des transports aurait-elle le pouvoir d'imposer les taux de péréquation sur vos marchandises expédiées de Montréal vers l'Ouest?

M. SMITH: Je dirais, monsieur le sénateur, que ce bill ne nous donne rien. Tel que je le vois, il ne nous donne rien.

L'hon. M. HAIG: Je sais qu'il ne vous donne rien, mais constitue-t-il une entrave quelconque pour la Commission? Auriez-vous l'obligeance de répondre à ma question au sujet du manufacturier de Montréal qui obtient un taux jusqu'à Regina? Est-ce qu'un manufacturier de votre province doit payer le même taux jusqu'à Regina que celui de Montréal?

M. SMITH: Je dis que ce bill n'enlève pas à la Commission des transports le droit de statuer sur cette question.

L'hon. M. HAYDEN: Voyons cela. Il n'enlève pas à la Commission, dites-vous, le droit de le faire? Voulez-vous dire péremptoirement?

M. SMITH: Je veux dire péremptoirement.

L'hon. M. HAYDEN: C'est-à-dire qu'il lui est loisible de le faire ou de ne pas le faire.

M. SMITH: C'est bien cela.

L'hon. M. HAYDEN: Elle est autorisée à le faire si elle le désire?

M. SMITH: C'est exact, monsieur le sénateur.

L'hon. M. HAIG: Mais dans l'Ontario et le Québec, il faut se conformer?

M. SMITH: Oui, sans aucun amendement, je crois que c'est bien ainsi.

Le PRÉSIDENT: Mais cet article du bill accorde-t-il à la Commission des transports le pouvoir discrétionnaire, si elle le juge à propos, de maintenir dans les provinces Maritimes les groupements arbitraires dont elles bénéficient présentement?

M. SMITH: Oui, le bill lui accorde ce pouvoir. Je crois qu'il ne saurait y avoir de doute là-dessus. Autrement dit, le *statu quo* est respecté jusque-là, mais la Commission des transports garde toujours son pouvoir discrétionnaire; mais elle n'y est pas obligée.

L'hon. M. HAYDEN: Lorsque vous dites que "le *statu quo* est respecté", est-ce exact?

M. SMITH: Je le crois, monsieur le sénateur.

L'hon. M. HAYDEN: L'est-il maintenant?

M. SMITH: Je le crois, monsieur. En d'autres termes, il n'y a rien de positif. Il ne s'agit pas ici d'un bill dans un autre bill.

L'hon. M. HAYDEN: Si vous dites que le *statu quo* est respecté, vous devez, par conséquent, entendre que les taux sont gelés à leur niveau actuel?

M. SMITH: Ce n'est pas tout à fait ce que je veux dire.

L'hon. M. HAYDEN: Je ne saisis pas très bien votre pensée.

M. SMITH: Je faisais allusion à la Commission des transports quand j'ai parlé du *statu quo*; rien n'est enlevé à la Commission.

L'hon. M. HAYDEN: Les taux ne sont pas sauvegardés, mais les pouvoirs de la Commission le sont.

M. SMITH: Oui.

Le PRÉSIDENT: Sans égard au paragraphe 1 de l'article 332A?

L'hon. M. HAYDEN : Oui.

M. SMITH : Je crois bien qu'il ne me reste plus rien d'utile à dire.

L'hon. M. REID : Avant que vous terminiez, veuillez me dire ce qui arriverait si l'alinéa f) était enlevé et si l'article du bill à l'étude portait simplement que la péréquation ne s'appliquerait pas aux taux des provinces Maritimes ou aux taux du Nid-du-Corbeau. Quelle serait la conséquence d'une telle omission ?

M. SMITH : La réponse à la première partie de votre question est simple : Le taux de la Passe du Nid-du-Corbeau étant un taux statutaire n'est pas atteint. Quant à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, il s'agit là de la manière dont cette Loi a été rédigée. Lorsque le bill fut introduit, une exception a été faite à l'égard des dispositions de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Nous demandons maintenant quelque chose en plus de ce qui est prévu dans la Loi des taux dans les Maritimes, c'est-à-dire de préserver notre position au delà de ce point. Comme vous le savez, monsieur le sénateur, la Loi des taux des marchandises dans les provinces Maritimes visait nos soi-disant mouvements préférentiels, et la politique du gouvernement, lorsqu'un bill était introduit, a toujours été de préserver l'intégralité de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. L'effet est de maintenir intacts les pouvoirs dont jouit présentement la Commission des transports.

L'hon. M. HAIG : Je peux paraître stupide, mais je vous demande encore une fois, pourquoi avez-vous besoin de l'alinéa f) ? Si les taux des Maritimes sont statutaires, comme le sont ceux de la Passe du Nid-du-Corbeau, vous n'avez pas besoin de cet alinéa.

L'hon. M. KINLEY : Mais ils ne sont pas statutaires. L'un monte et descend et l'autre est statutaire.

L'hon. M. HAIG : Les deux sont statutaires. Des statuts ont été adoptés par le Parlement pour la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, de même que pour la Passe du Nid-du-Corbeau.

Le PRÉSIDENT : Je vais essayer de répondre au sénateur Haig, et je vous prie de me dire, monsieur Smith, si je suis dans le vrai. Indépendamment de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et sans aucun rapport avec elle, il existe certains groupements de taux dans les Maritimes où un seul et même taux s'applique à des régions, et il y a certains arbitraires qui font maintenant partie de la structure tarifaire des Maritimes. Or, ces groupements et arbitraires ne sont aucunement assujétis aux dispositions de la Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes, et ne visent que les mouvements originaires de ces provinces.

M. SMITH : Ils visent les mouvements locaux et les exportations vers l'Est.

Le PRÉSIDENT : Ce sont ces taux que les provinces Maritimes veulent sauvegarder, ou, du moins, elles veulent qu'on leur donne l'occasion de les faire sauvegarder par la Commission des transports si cette dernière le juge à propos.

M. SMITH : C'est là la réponse. Comme je le disais lorsque j'ai comparu devant votre Comité, la Commission des transports a signalé dans ses décisions que ces arbitraires faisaient partie intégrante du régime tarif-marchandises dans les Maritimes.

Le PRÉSIDENT : Indépendamment de la Loi ?

M. SMITH : Ce n'est pas prévu par la Loi, mais ces arbitraires sont dans les statuts. Dans son rapport, la Commission royale répond à une proposition de geler les arbitraires, qu'il ne saurait être question de geler les arbitraires en vertu de la Loi des chemins de fer.

L'hon. M. HAIG : Cet article ne les gèle-t-il pas ?

M. SMITH : Non, je ne le crois pas, monsieur le président.

L'hon. M. HAIG : Je ne puis comprendre pourquoi vous voulez insérer l'alinéa f) dans le bill. Je suis incapable de voir ce que vous pouvez en attendre que vous n'avez déjà.

M. SMITH : Nous y gagnons la liberté d'action pour la Commission des transports. Si ce bill est adopté dans son libellé actuel, la seule faculté qui resterait à la Commission serait d'intervenir dans le système des arbitraires et des groupements. Bref, si nous nous adressions à la Commission des transports pour demander le maintien de notre régime d'arbitraires et de groupements, elle nous répondrait qu'il existe une loi qui comporte une directive précise à ce sujet. Tout ce que nous désirons c'est une occasion de nous présenter devant la Commission en vue de sauvegarder notre système. Je ne sais si elle acquiescerait à notre demande, mais c'est une chance que nous prenons.

L'hon. M. HAIG : Voici ce que je propose. Supposons qu'une autre région du Canada désire obtenir les mêmes droits et privilèges que vous sollicitez présentement, auriez-vous objection à ce que nous les lui accordions ? Si votre manière de voir s'applique aux provinces Maritimes, elle devrait également s'appliquer à une autre partie du Canada.

M. SMITH : Je ne sais ; je n'envisage que le point de vue des Maritimes, monsieur. Je ne suis pas chargé de défendre les intérêts des provinces de l'Ouest, car elles sont dignement et bien représentées, et si elles ont des revendications à formuler, le nécessaire sera fait ; en fait, elles ont soumis des mémoires.

L'hon. M. HAIG : Permettez-moi de vous expliquer la position dans laquelle nous nous trouvons comme sénateurs. Que nous venions de l'Est ou de l'Ouest, quand nous légiférons, nous le faisons dans l'intérêt du Canada entier. Nous ne devons pas faire pour une partie du pays ce que nous ne ferions pas pour une autre partie. Ainsi, si nous vous accordons le privilège de vous présenter devant la Commission des transports avant la péréquation, pourquoi n'accorderions-nous pas le même privilège aux provinces de l'Ouest ?

M. SMITH : Vraiment, j'ignorais que ces provinces aient demandé un tel privilège. Lorsque je me suis présenté ici, je l'ai réclamé à cor et à cri. Autant que je puis en juger, l'Ouest est satisfait des avantages que lui vaut la péréquation.

L'hon. M. QUINN : Il n'est pas juste de demander à M. Smith d'exprimer une opinion à ce sujet.

L'hon. M. HAIG : Mais ils ne sont pas satisfaits à certains égards.

M. SMITH : Je ne puis me faire leur interprète. Ils sont les initiateurs du bill, sénateur Haig, et ils sont très satisfaits. Ils s'opposent à certaines dispositions du bill, comme la formule du $1\frac{1}{3}$ et autres questions semblables, mais je ne discute pas ces questions.

La PRÉSIDENT : Le Comité est-il satisfait des explications données par M. Smith pour le moment ? Je crois d'ailleurs que nous comprenons clairement quelle interprétation les experts juridiques donnent maintenant à cet article dans sa forme actuelle. Désireriez-vous, messieurs, que le ministre vienne ici et nous dise si c'est la politique du gouvernement qu'on est en voie de mettre en vigueur ?

L'hon. M. HAYDEN : C'est l'opinion que j'ai énoncée à la dernière séance, monsieur le président, et je la maintiens. Ces avis d'honneur de loi concordent-ils avec l'intention du gouvernement ?

Le PRÉSIDENT: L'adjoint parlementaire du ministre, ici présent, a pris note de cette demande et je crois qu'il priera le ministre de nous dire si c'est là l'intention du gouvernement.

L'hon. M. FARRIS: Il semble que les avis des hommes de loi concordent presque tous.

L'hon. M. HAYDEN: Sous réserve de l'avis divergent de M. Matthews. En effet, quand vous lui avez demandé s'il y avait une autre interprétation, il a répondu que oui, disant que c'était celle donnée par lui à la dernière séance: selon lui, même après l'insertion de l'alinéa f), l'article viserait à prendre Lévis comme point de démarcation du territoire maritime. Je crois qu'il continue à penser que c'est la bonne manière d'interpréter l'article.

L'hon. M. FARRIS: Il a retiré cette opinion, je crois.

L'hon. M. HAYDEN: Il ne s'en est guère départi.

L'hon. M. HAIG: J'estime que le ministre devrait nous informer de son intention, puis ce serait à nous de décider si nous voulons insérer ou non cet alinéa.

Le PRÉSIDENT: Nous avons au milieu de nous les avocats représentant les deux compagnies ferroviaires. Il serait peut-être bon de savoir s'ils se rallient à l'interprétation déjà donnée par d'autres hommes de loi. Monsieur Evans?

M. F. C. S. EVANS, K.C.: Monsieur le président, je m'y rallie, mais dans une faible mesure. M. MacNeill a déclaré (et j'en suis tout à fait d'accord) que même si vous ne voulez rien faire de plus, la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes n'en sauvegarde pas moins les avantages dont ces provinces jouissent sous son régime. Il est inutile d'ajouter quelque chose. Je lui accorde aussi que, si vous voulez faire quelque chose de plus, une disposition est requise, et que cela dépend de la portée que vous voulez donner à l'amendement.

Le point sur lequel mon opinion diverge peut-être de celle de M. Smith, c'est que, pour contribuer à préserver le régime des arbitraires et les groupements de taux, il n'y a qu'à exaucer le désir manifesté par les provinces Maritimes, à lire les procès-verbaux et les témoignages, en matière de ce qu'elles voudraient avoir en plus de la sauvegarde des droits que leur confère la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. En lisant les procès-verbaux, je constate que c'est précisément là ce que les avocats représentant le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont dit qu'ils accepteraient. Mais je dis que cet alinéa f) aurait une portée dépassant de beaucoup la sauvegarde du régime des arbitraires. D'abord, pour préserver le régime en vigueur des arbitraires appliqués au delà de Montréal, il ne suffit pas de préserver les droits conférés aux provinces Maritimes par la susdite loi, car cette loi ne fait rien au sujet des arbitraires. Le régime arbitraire découle tout entier de la structure tarifaire, dont il forme un élément distinct, indépendant de la susdite loi. J'accorde donc à M. Smith que, dans la mesure où il est nécessaire de faire quelque chose pour sauvegarder les droits qui leur sont conférés par cette loi et si vous voulez préserver leurs arbitraires. . . .

LE PRÉSIDENT: Et leurs groupements de taux.

M. EVANS: Oui, dans leur état actuel, appliqué au delà de Montréal, l'alinéa f) n'aurait d'autre effet que de préserver, sous une forme différente, les arbitraires appliqués au delà de Lévis. Cette interprétation restrictive signifie que l'alinéa ne s'appliquerait qu'aux tarifs à l'est de Lévis, non à ceux à l'ouest de Lévis. Ce qui me préoccupe au sujet de l'interprétation élargie, c'est que l'alinéa s'appliquerait aux mouvements des marchandises des pro-

vinces Maritimes à l'ouest de Lévis. A titre de connaisseur en matière ferroviaire (si je peux me donner ce nom), je dis que, s'il faut préserver les tarifs, même en laissant à la Commission le droit de régler les tarifs à l'ouest de Lévis, il en résultera que le Canada aura une structure tarifaire uniforme applicable automatiquement au trafic entre toute partie du pays autre que les provinces Maritimes, tant qu'on ne tiendra pas compte de ces dernières. Mais si l'on en tient compte, qu'il s'agisse du trafic intérieur ou du trafic de sortie de ces provinces, il en résultera qu'on conservera une autre structure tarifaire, l'ancienne, dont le seul objet sera de s'appliquer aux taux des provinces Maritimes et dont les taux seront assujétis à des hausses et à des baisses, je suppose, en dehors de la structure générale. Le fait de conserver deux structures tarifaires au Canada constituerait, à mon avis, une mesure rétrograde de la pire espèce. Le régime tarifaire est déjà assez compliqué. S'il faut avoir un barème applicable à la structure tarifaire des provinces Maritimes ailleurs au Canada, et un autre barème applicable au trafic en vertu d'un programme de péréquation, ailleurs, il me paraît, à mes yeux de spécialiste en matière ferroviaire, qu'on tombera dans une situation impossible à débrouiller.

Le PRÉSIDENT: Ce que vous soutenez, c'est, non pas que l'alinéa *f*) maintiendrait cette situation, mais seulement qu'il autoriserait la Commission des transports à la maintenir, si elle le jugeait bon?

M. EVANS: Sauf respect, je ne suis pas d'accord avec M. Smith là-dessus, car d'après les mots qui précèdent l'alinéa *a*) et les suivants, les paragraphes traitant de la péréquation ne s'appliquent pas, c'est-à-dire, sauf erreur, que l'échelle uniforme ne s'applique pas dans ce cas.

Le PRÉSIDENT: Mais les tarifs d'entrée et ceux de sortie des marchandises dans les provinces Maritimes ne dépendent-ils pas des dispositions générales de la loi et du pouvoir général conféré à la Commission, d'agir à sa guise?

M. EVANS: Non, mais comme la Commission serait tenue par les trois premiers paragraphes d'adopter des échelles uniformes et, de fait, une nouvelle structure tarifaire pour le reste du Canada, il faudrait qu'elle enjoigne aux chemins de fer de l'établir, puis, si l'on disait que ces dispositions ne s'appliquent pas aux mouvements du transport d'entrée et de sortie des provinces Maritimes, je crois que les commissaires seraient obligés de dire: "Il nous faut trouver quelque chose d'autre". Si M. MacNeill interprète bien l'alinéa, il faudrait que le trafic-marchandises ailleurs au Canada soit assujéti à quelque autre régime tarifaire, le même qu'auparavant, si bien que ces tarifs, qu'on les appelle tarifs-types ou arbitraires de base, devraient être maintenus à seule fin de les appliquer aux provinces Maritimes. Voilà ce que je soutiens. En outre, chaque fois que j'ai comparu devant le Comité, je me suis déclaré d'accord avec ce que les provinces de l'Ouest ont apparemment convenu et avec les propositions de M. Smith, savoir, qu'il pourrait ou peut-être devrait y avoir quelque disposition visant à conserver le régime actuel des arbitraires et groupements, ce qui, à mon avis, peut se faire en termes très explicites et fort simples. Mais l'amendement proposé fait plus que conserver le régime en vigueur: il abolit de fait le régime en vigueur des arbitraires appliqués au delà de Montréal et ne réalise donc pas le but que j'ai dit. Plus encore: il conserve le régime tarifaire appliqué au trafic des provinces Maritimes, ce qui, à mon avis, constitue une mesure rétrograde.

L'hon. M. HAYDEN: Voyons si je saisis bien. La Commission détermine ou règle à l'occasion la structure tarifaire relative au trafic d'entrée et de sortie des provinces Maritimes, d'où les tarifs actuels, n'est-ce pas?

M. EVANS: Oui, monsieur le sénateur.

L'hon. M. HAYDEN: L'alinéa *f*) est rédigé en termes généraux, mais tant qu'on aurait pas demandé à la Commission de relever ou d'abaisser quelque

taux, les tarifs seraient maintenus dans tout le Canada dans la proportion qu'ils ont actuellement avec ceux de transport dans les provinces Maritimes. Est-ce ainsi que vous interprétez cet alinéa ?

M. EVANS: Je partage le même doute que M. Matthews à cet égard. J'estime que si l'alinéa se prête à l'interprétation donnée par M. MacNeill, vous saisissez le problème que j'ai posé, mais si vous adoptez l'interprétation restrictive que M. Matthews a présentée l'autre jour, vous ne répondez pas à la demande des provinces Maritimes.

L'hon. M. HAYDEN: L'effet de l'alinéa f) serait en un sens d'immobiliser les tarifs actuels s'appliquant au trafic d'entrée et de sortie des provinces Maritimes, tant que la Commission n'aurait pas établi d'autres tarifs, peut-être relevés ou peut-être abaissés.

M. EVANS: Oui, si l'on peut parler d'immobilisation.

L'hon. M. HAYDEN: Que serait-ce d'autre ?

M. EVANS: Ce serait immobiliser le régime tarifaire, mais non le niveau des tarifs, ce qui fait une forte différence.

L'hon. M. HAYDEN: Oui.

M. EVANS: On a soutenu, comme vous savez, que la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes aboutit en réalité à immobiliser les taux dans ces provinces.

L'hon. M. KINLEY: Est-ce bien son résultat ?

M. EVANS: Je crois que non et je crois qu'on a cessé de l'affirmer.

L'hon. M. KINLEY: Sauf erreur, les tarifs dits du Nid-de-Corbeau sont fixés et ceux des provinces Maritimes sont imposés, abaissés de 20 p.100.

M. EVANS: Oui.

L'hon. M. KINLEY: Vous avez déclaré, comme témoin devant la Commission royale, que des points de droit créaient certaines difficultés. Après avoir mentionné la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et les tarifs dits du Nid-de-Corbeau, vous avez parlé du parcours théorique entre Fort William et Winnipeg. Ainsi, les gens des provinces Maritimes ne sont pas les seuls qui s'inquiètent de la politique de péréquation.

M. EVANS: Je ne suis pas chargé de défendre les intérêts de telle ou telle partie du pays.

L'hon. M. KINLEY: Notre demande n'est pas exorbitante. Tout ce que je demande, c'est que, si l'on supprime, entre Fort-William et Winnipeg, ce parcours théorique qui coûte 7 millions de dollars par an, et si l'on conserve les tarifs du Nid-de-Corbeau, nous puissions conserver nos avantages.

M. EVANS: Je ne veux pas dire que vous ne devriez pas les conserver, mais que vous ne devriez pas obtenir plus que ce que vous demandez.

L'hon. M. HAYDEN: Monsieur Evans, je suppose que ces 7 millions de dollars annuels sont une sorte de subvention faisant partie de la politique de péréquation. Compte tenu de votre interprétation de l'alinéa f) et de celle de M. MacNeill, une partie de cette somme ne servirait-elle pas à réduire les taux des provinces Maritimes ?

M. EVANS: Il n'est que juste de répondre par oui, à mon avis.

L'hon. M. HAYDEN: Mais si ces taux sont exceptés de la péréquation, cette somme n'est-elle pas réservée à la réaliser ?

M. EVANS: C'est une autre histoire. Vous n'obtiendriez sans doute aucun des autres résultats découlant de la péréquation, mais il me semble que vous en retireriez du moins certains avantages.

L'hon M. HAYDEN: Voulez-vous dire que l'alinéa f) favoriserait indirectement ces taux?

L'hon. M. FARRIS: Bien que n'étant pas membre du Comité, je voudrais poser une ou deux questions à M. Evans. Si je comprends bien le bill, les paragraphes qui régissent la fixation de ce régime de tarifs-marchandises uniformes sont les paragraphes 1, 2, 3 et 4.

M. EVANS: J'en conviens, monsieur le sénateur.

L'hon. M. FARRIS: Le bill stipule expressément que ces trois paragraphes déclarant la politique nationale ne s'appliqueraient pas à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Maintenant, quelles sont les lignes désignées sous le nom de "lignes de l'est" dans cette loi?

M. EVANS: Monsieur le président, je répondrai au sénateur Farris que le texte soulève une difficulté. Il est évident que les "lignes de l'est" ne comprennent pas les lignes du Pacifique-Canadien dans les provinces Maritimes. J'ai déclaré à l'avocat du ministère des Transports que cette expression devrait être modifiée de façon à préciser que le territoire à considérer est le "territoire choisi" et non simplement les localités situées sur les "lignes de l'est", qui sont celles du National-Canadien.

L'hon. M. KINLEY: Mais votre compagnie a le privilège de participer

M. EVANS: C'est vrai, mais d'après l'alinéa les taux applicables aux mouvements du transport des marchandises sur l'ensemble ou l'une quelconque des lignes de l'est seraient exceptés de la péréquation. Il me paraît fort discutable que la question de savoir si l'article relatif à la péréquation s'appliquerait aux marchandises transportées sur d'autres lignes soulève un point de droit.

L'hon. HAYDEN: Alors, quelle expression employeriez-vous?

M. EVANS: "Lignes de chemins de fer dans le territoire choisi", ou une expression équivalente. Je me servirais des mots "territoire choisi", qui sont ceux de la Loi des taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes et qui désignent clairement, je crois, qu'il s'agit du territoire situé à l'est de Lévis et de Mégantic.

L'hon. M. KINLEY: En vertu de cette loi, les termes "territoire choisi" et "lignes de l'est" sont coïncidents, ou quoi?

M. EVANS: Non, d'après la définition donnée à l'article 2 de cette loi, les "lignes de l'est" comprennent celles du National-Canadien.

L'hon. M. KINLEY: Je le sais, mais un autre article de cette loi accorde à votre compagnie le privilège de participer.

M. EVANS: L'article 9 autorise le Pacifique-Canadien simplement à abaisser ses tarifs de façon à jouir d'avantages semblables à ceux des provinces Maritimes. Mais si l'on stipule que les paragraphes en question ne s'appliquent pas aux taux applicables aux marchandises transportées sur l'ensemble ou l'une quelconque des lignes de l'est, c'est exclusion, d'après la définition donnée à l'article 2, toute ligne qui ne tombe pas sous cette définition, savoir, les lignes du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. FARRIS: En résulte-t-il que les lignes mentionnées dans cet article ne comprennent pas celles du Pacifique-Canadien?

M. EVANS: Oui, d'après le libellé de ce texte.

L'hon. M. FARRIS: Ainsi, votre compagnie pourrait avoir des tarifs se conformant aux taux statutaires, sans tomber sous le coup de l'alinéa f).

M. EVANS: J'en conviens, monsieur.

L'hon. M. FARRIS: Il en résulterait donc que les paragraphes 1, 2 et 3 ne s'appliqueraient pas à des tarifs autres que ceux applicables aux marchandises

transportées sur les lignes désignées sous le nom de "lignes de l'est" dans la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. EVANS: Cela n'est guère évident.

L'hon. M. FARRIS: Voulez-vous dire que mes paroles manquent de clarté?

M. EVANS: Je veux dire, monsieur le sénateur, que votre interprétation manque de clarté. J'estime qu'il faudrait trouver quelque moyen pratique de maintenir les tarifs du Canadien-Pacifique exactement au même niveau que ceux du National-Canadien.

L'hon. M. FARRIS: C'est à souhaiter, mais je dis qu'on ne trouverait pas ce moyen, précisément.

M. EVANS: Je dis que l'imprécision des termes employés donnerait lieu à une difficulté sans gravité, qu'il serait très facile d'éviter, rien qu'en modifiant la rédaction.

L'hon. M. FARRIS: Avez-vous proposé cet amendement pendant que le comité de la Chambre des communes était saisi du bill?

M. EVANS: Non monsieur, je n'avais aucune proposition à formuler là-dessus à ce moment-là.

L'hon. M. HAYDEN: Le bill n'existait pas encore.

M. EVANS: En effet. Quand nous avons comparu ici, il existait, mais je n'ai guère parlé devant le Comité de l'amendement relatif aux provinces Maritimes et c'est seulement après avoir formulé mon exposé devant vous que l'idée d'amender la mention des lignes de l'est m'est venue à l'esprit.

L'hon. M. HAYDEN: Il pourrait arriver que le Pacifique-Canadien, mais non le National-Canadien, soit assujéti à la péréquation dans les provinces Maritimes?

M. EVANS: Oui. Je crois que vous ne m'entendrez pas poser cette question, car je sais à quel point elle serait peu satisfaisante au point de vue pratique, mais il se pourrait que quelque entreprise vivement intéressée l'impose.

L'hon. M. KINLEY: Tout est du ressort de la Commission maintenant? Une fois dépassé Lévis, tout sera dorénavant du ressort de la Commission?

M. EVANS: L'effet de cette mesure est d'enjoindre à la Commission d'appliquer la péréquation, mais non à l'est de Lévis selon vous. Si l'interprétation de M. MacNeill est juste, la Commission serait tenue de maintenir les anciens tarifs applicables au trafic des provinces Maritimes, ce qui ne veut pas dire, à mon sens, les immobiliser.

M. MacNEILL: Non, ce n'est pas mon interprétation. La Commission ne serait pas tenue de maintenir les tarifs. Elle pourrait les reviser, car ils ne seraient pas immobilisés.

M. EVANS: C'est ce que j'ai dit.

M. MacNEILL: Dans ce cas, j'en conviens.

L'hon. M. HAYDEN: Pourquoi ne pas remplacer les mots "lignes de l'est" par "territoire choisi"?

M. EVANS: Voici un amendement à cette fin, monsieur le sénateur: "Sur l'ensemble ou l'une quelconque des lignes ferroviaires dans le territoire choisi, au sens donné à "territoire choisi" par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, modifiée par . . .". Cet amendement vise à régler l'alinéa f), et à conserver l'alinéa g), si l'on veut appliquer ce dernier dans toute la mesure possible.

L'hon. M. REID: Que pensez-vous de l'alinéa g)? Ne confère-t-il pas à la Commission des pouvoirs plus étendus que ceux conférés par la loi des taux de

transport des marchandises dans les provinces Maritimes elle-même, en matière d'exceptions qu'elle jugerait bon de faire à la péréquation?

M. EVANS : Je crois que oui. Si l'on se référait à cette loi, la Commission ne pourrait pas, à mon avis, prétexter de cet alinéa pour faire quelque chose qu'elle n'aurait pas le droit de faire en vertu des autres dispositions. L'alinéa vise, je crois, à autoriser la Commission à connaître le cas de taux qui ne se prêteraient pas à la péréquation, mais non à déroger à une exception ayant explicitement trait aux taux de transport dans les provinces Maritimes.

Le PRÉSIDENT : M. O'Donnell, qui est l'un des avocats du National-Canadien, aurait-il quelque observation à formuler sur ce point de droit? Nous devrions (et j'espère que vous en convenez) discuter la chose le plus à fond possible.

M. Hugh E. O'DONNELL, K.C., l'un des avocats des chemins de fer Nationaux du Canada : Monsieur le président et messieurs, je pourrais tâcher d'accroître la confusion jusqu'à un certain point. J'approuve M. MacNeill quand il dit que l'alinéa f) est inutile, si tout ce que l'on veut est de sauvegarder les dispositions de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Je lui accorde aussi que, si l'on veut sauvegarder quelque avantage à l'ouest de Lévis, une disposition supplémentaire est nécessaire. Je crois que l'alinéa f) a trait au trafic à l'ouest de Lévis.

Le sénateur Farris a demandé s'il est possible de trouver quelque autre interprétation. Je lui répondrai qu'on en trouvera, tant que les gens pourront retenir les services d'avocats. Il y a une autre interprétation possible. A franchement parler, ce qui nous inquiète, c'est que l'alinéa f) puisse tendre à immobiliser les tarifs d'entrée et de sortie des provinces Maritimes, ainsi que ceux appliqués à l'ouest de Montréal. Le National-Canadien, quant à lui, ne désire pas du tout enlever aux provinces Maritimes quelque avantage que ce soit dont elles jouissent maintenant du fait des modes d'établissements de leurs tarifs, employés jusqu'ici. Leur régime de groupements et d'arbitraires est en vigueur depuis nombre d'années et elles désirent sauf erreur que ce régime soit sauvegardé, qu'il ne soit pas modifié, sans pour cela s'opposer à la péréquation appliquée à l'ouest de Lévis ou de Montréal, dans la mesure où leur arbitraire s'applique à Montréal. Nous ne voulons pas modifier cet ordre de choses et si l'alinéa f) précisait, par son texte, que le seul but visé était de préserver le régime de groupements et d'arbitraires, nous l'approuverions pleinement sans hésiter.

L'alinéa f) se lit ainsi :

Des taux applicables aux mouvements du transport des marchandises sur l'ensemble ou l'une quelconque des lignes de chemin 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

Voici un exemple illustrant le sens des trois premiers mots, "des taux applicables". Si je vais au dépôt à marchandises de Moncton et demande quel est le taux de transport jusqu'à Saskatoon ou à quelque autre point de l'Ouest, on me fournira un taux qui est le taux applicable. Ce taux est formé de plusieurs éléments constituants. Le premier est l'arbitraire de transport jusqu'à Montréal. Puis on ajoute une petite somme, appliquée au transport jusqu'à Fort-William. Si l'article sauvegardait clairement et explicitement le premier élément et l'exceptait de son application, nous estimons que les provinces Maritimes obtiendraient par là ce qu'elles ont demandé devant le comité de la Chambre des communes.

L'hon. M. HAYDEN : Monsieur O'Donnell, ne pensez-vous pas que l'entrée en vigueur de l'alinéa portant les mots vagues "taux applicables" justifierait

une demande de taux applicables au mouvement d'entrée ou de sortie dans les provinces Maritimes, relatif à des marchandises provenant de n'importe quel endroit au Canada?

M. O'DONNELL: Oui. Selon mon interprétation, qui n'en est qu'une parmi les autres, les taux applicables actuellement aux marchandises entrant dans les provinces Maritimes ou en sortant resteraient tels quels. On soutiendrait la thèse (quelle qu'en soit la valeur) voulant que ces taux seraient immobilisés. Je pense que telle n'était pas l'intention des gens de ces provinces. Ils voulaient préserver leurs groupements de taux et leurs montants arbitraires, en matière du transport effectué par le National-Canadien, et nous ne demandons pas mieux que la chose leur soit accordée. Si l'article en question était rédigée de manière à stipuler que rien n'y devrait être interprété comme exigeant l'abolition du régime actuel des arbitraires des provinces Maritimes appliqués au delà de Montréal, inclus dans la structure tarifaire, exigés pour les mouvements du transport des marchandises ayant leur origine ou leur destination dans le territoire choisi délimité dans la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, j'estime que ces dernières seraient protégées à l'égard de ces deux points importants.

L'hon. M. FARRIS: A votre avis, faut-il entendre, par "taux applicables", ceux qui sont applicables actuellement?

M. O'DONNELL: Oui, c'est mon impression. Les taux seraient exceptés de l'application de l'article 332A.

L'hon. M. FARRIS: L'autre sens de ces mots serait "n'importe quels taux seraient applicables de temps à autre", n'est-ce pas?

M. O'DONNELL: Le sens que nous leur donnons maintenant est celui de taux faisant partie de la structure tarifaire actuelle, à la date de l'adoption du bill. Je ne prétends pas avoir raison: il s'agit simplement d'une autre interprétation. Mais on pourrait soutenir que ces taux ont été immobilisés.

L'hon. M. FARRIS: La difficulté provient de ce que ces taux sont exceptés de l'application de l'article. Comment serait-ce les immobiliser?

M. O'DONNELL: D'un autre côté, l'exception en question porte sur le taux d'entier parcours et non seulement sur l'arbitraire de transport jusqu'à Montréal. On pourrait aussi soutenir que les arbitraires appliqués au delà de Fort-William, dont l'amendement proposé prévoit l'abolition, seraient eux aussi immobilisés, qu'ils devraient faire l'objet d'un tarif distinct et continuer à s'appliquer aussi longtemps que le Parlement ne jugerait pas bon de modifier la loi.

L'hon. M. FARRIS: Qu'entendez-vous par "lignes de l'est", le National-Canadien?

M. O'DONNELL: Cet article ne m'inquiète guère, vu qu'il contiendrait l'alinéa g) suivant:

De tout autre cas où la Commission juge qu'une exception de l'application du présent article s'impose.

Je n'imagine pas que la Commission dirait que le Pacifique-Canadien ne devrait pas être mis sur le même pied que le National-Canadien, en matière des lignes de l'est.

L'hon. M. HAYDEN: Sauf que la disposition devrait être précisée, si elle en est susceptible.

M. O'DONNELL: A vrai dire, la question ne me tracasse guère, car elle est d'ordre pratique à mon avis. Je suppose que le Pacifique-Canadien ne

manquerait pas de déposer des tarifs égaux aux taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, que le National-Canadien déposerait; l'article 9 de la Loi lui en donne le droit. De toute manière, l'alinéa *g*) du paragraphe (4) de l'article 332A conférerait à la Commission le pouvoir requis à cette fin. Mais c'est là un point d'ordre technique.

L'hon. M. FARRIS: C'est parvenir au but par une route tant soit peu détournée.

L'hon. M. KINLEY: Les "taux applicables" sont-ils ceux prévus par la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. O'DONNELL: Ce sont tous les taux applicables au trafic d'entrée et de sortie des provinces Maritimes.

L'hon. M. KINLEY: Le représentant du Pacifique-Canadien a dit que sa compagnie ne pourrait participer aux avantages dérivés de ces taux, en vertu de cette interprétation.

M. O'DONNELL: En vertu de la disposition relative aux avantages?

Le PRÉSIDENT: Non.

L'hon. M. HAYDEN: En vertu des mots "lignes de l'est".

M. O'DONNELL: Il a dit, je crois, qu'à titre de connaisseur en matière ferroviaire, il n'aimerait pas travailler sous le régime d'un tarif différent de celui appliqué au National-Canadien.

L'hon. M. KINLEY: Le parcours de voiturage du Pacifique-Canadien, de Montréal à l'océan, est presque deux fois plus long que le parcours du National-Canadien. Ce fait a-t-il quelque importance?

M. O'DONNELL: Voilà des années que le trafic du Pacifique-Canadien s'opère dans ces conditions, sans soulever de récriminations.

L'hon. M. KINLEY: Ses taux sont égaux aux vôtres, bien que son parcours de voiturage soit deux fois plus long.

M. O'DONNELL: Oui, sur ce point, nous concurrençons l'autre compagnie; il ne peut y avoir deux tarifs.

L'hon. M. FOGO: Monsieur O'Donnell, si votre interprétation des mots "taux applicables" est juste, savoir, que ces taux seraient immobilisés, comment éviteriez-vous d'interpréter de la même manière les taux exceptés aux alinéas *a*), *b*), *c*) et *d*)?

M. O'DONNELL: Je crois que ces derniers seraient eux aussi exceptés. Ma seule considération, monsieur le sénateur, était de sauvegarder les groupements de taux et les arbitraires des provinces Maritimes, comme elles le demandaient sauf erreur. A mon humble avis, l'alinéa *f*) ferait un peu plus qu'assurer cette sauvegarde et son retranchement n'obligerait pas à enlever de la structure tarifaire les arbitraires appliqués au delà de Montréal et les groupements de taux, ce qui fournirait à ces provinces la protection requise. En outre, l'application de la politique de péréquation ferait varier ces arbitraires.

L'hon. FOGO: Je pensais au principe constant impliqué dans la loi. Il est à croire que les taux applicables seraient ceux courants à l'époque et qu'il en serait de même pour les taxes convenues, ou les taux de concurrence, ou les taux communs internationaux?

M. O'DONNELL: Un nouveau taux inséré serait quelque chose, mais ce serait une autre chose. Une taxe convenue serait un nouveau taux, tandis que les taux appliqués aux provinces Maritimes sont en vigueur depuis de nombreuses années.

L'hon. FOGO : Mais ce que je soutiens, c'est que d'après vous les taux mentionnés à l'alinéa *f*) en seraient pas immobilisés et que ceux mentionnés aux alinéas *a*), *b*), *c*) et *d*) ne le seraient pas davantage.

M. O'DONNELL : Non, mais je pense que le texte actuel de l'alinéa dépasse par sa portée ce que les gens des provinces Maritimes ont demandé.

L'hon. M. FOGO : C'est ce que crois comprendre.

M. O'DONNELL : J'estime aussi qu'un exposé détaillé de leur demande les protégerait sûrement et qu'il était entendu qu'on ne toucherait pas à leurs arbitraires et groupements de taux. Mais leurs tarifs de transport à l'ouest de Montréal, quels qu'ils fussent, ne seraient pas protégés. Pour le transport depuis Montréal jusqu'à la fin du parcours, il leur faudrait acquitter les taux en vigueur.

L'hon. M. FOGO : Ainsi, un nouvel élément viendrait s'ajouter?

M. O'DONNELL : Oui, mais le premier élément du parcours serait protégé, ce que ces gens devraient obtenir sans aucun doute, à mon avis.

Le PRÉSIDENT : Je ne veux pas, messieurs, que vous pensiez que je suis d'intelligence avec M. O'Donnell, mais vu la question qu'il a soulevée, je vous signalerai que notre secrétaire-légiste a rédigé une proposition d'amendement couvrant exactement la question dont M. O'Donnell a traité. D'après notre secrétaire-légiste, l'alinéa *f*) du paragraphe (4) devrait être biffé et remplacé par un nouveau paragraphe, qui serait le dernier de l'article 332A et se lirait ainsi :

(5) Rien dans le présent article ne doit être interprété comme exigeant l'abolition du régime actuel des arbitraires et des groupements de taux des provinces Maritimes, inclus dans la structure tarifaire et exigés à l'égard des mouvements du transport des marchandises ayant leur origine ou leur destination dans le territoire choisi délimité dans la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Ce texte paraît sauvegarder ce que les représentants des provinces Maritimes réclamaient au juste, devant le comité de la Chambre des communes.

Ils voulaient éviter que la politique de péréquation exposée au paragraphe 332A(1) ait pour effet d'abolir leur régime actuel de groupements de taux et d'arbitraires appliqués jusqu'à Montréal. Cet amendement, rédigé par notre secrétaire-légiste, remplacerait l'alinéa *f*).

L'hon. M. HAYDEN : Monsieur le président, M. Smith a-t-il vu cet amendement?

M. SMITH : Oui, je l'ai vu et j'en suis désapprouvé.

L'hon. M. HAIG : Si j'étais M. Smith, je le désapprouverais aussi. Je voudrais obtenir le plus que je pourrais. Je propose de demander au ministre de se présenter devant nous. Donnons au secrétaire parlementaire cette note, ainsi que l'autre, et le ministre pourra nous dire ce qu'il veut obtenir.

Le PRÉSIDENT : Le Comité approuve-t-il cette proposition?

L'hon. M. KINLEY : Pouvons-nous dire actuellement en quoi consiste la différence entre les deux amendements? En quoi celui de M. MacNeill se distingue-t-il du dernier?

L'hon. M. HAYDEN : A mon avis, l'alinéa *f*) actuel va plus loin que l'amendement rédigé par M. MacNeill.

Le PRÉSIDENT : Si nous demandions à M. MacNeill de nous dire à quoi aboutirait l'amendement proposé par lui, en comparaison du bill actuel?

M. MacNEILL: Cet avant-projet, auquel tout le monde trouve à redire, je crois, vise uniquement à régler la question des montants arbitraires et des groupements de taux. Dans notre discussion de l'autre jour, les représentants des chemins de fer ont dit que c'est ce que les provinces Maritimes tiennent à préserver. Cet avant-projet y vise par son libellé. J'estime qu'il n'y aboutirait pas.

Le PRÉSIDENT: Qu'entendez-vous par "cet avant-projet"?

M. MacNEILL: Celui que le président vient de lire. J'estime qu'il n'atteindrait pas le but visé, car il est rédigé en termes négatifs au lieu de l'être en termes affirmatifs. En effet, il déclare que

"Rien dans le présent article ne doit être interprété comme exigeant l'abolition du régime actuel des arbitraires et des groupements de taux des provinces Maritimes, inclus dans la structure tarifaire et exigés à l'égard des mouvements du transport des marchandises ayant leur origine ou leur destination dans le "territoire choisi" défini dans la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

L'hon. M. HAYDEN: Cette proposition ne fait que laisser toute latitude à la Commission.

M. MacNEILL: Oui, en effet.

L'hon. M. HAYDEN: Elle n'accorderait pas une protection suffisante aux provinces Maritimes.

M. MacNEILL: C'est l'opinion de ces provinces.

L'hon. M. HAYDEN: Et je me rallie à cette opinion.

L'hon. M. KINLEY: Et vous pensez que l'article, dans la forme où il nous a été envoyé par la Chambre des communes, est meilleur?

M. MacNEILL: A mon sens, l'article envoyé par la Chambre des communes laisse à la Commission des transports la liberté de fixer ces taux et, par là, lui confère le pouvoir de fixer à son gré les montants arbitraires. La seule interdiction que j'y trouve, c'est que les commissaires ne doivent pas appliquer le paragraphe (1) dans tous les cas, ou du moins ce n'est pas nécessaire.

L'hon. M. HAYDEN: En vertu de l'alinéa f) dans la forme où il a été envoyé par la Chambre des communes, la Commission peut fixer des taux de transport exceptés de la péréquation, à l'égard des mouvements des provinces Maritimes en provenance et à destination de tout point au Canada. Ce pouvoir est trop étendu.

M. MacNEILL: Je le crois aussi. Il se peut que je fasse erreur.

M. H. E. O'DONNELL, K.C.: A propos de l'amendement rédigé par M. MacNeill, mon humble avis est qu'il conviendrait de remplacer les mots "arbitraires des Maritimes" par "arbitraires au delà de Montréal", pour bien marquer qu'il s'agit des montants que ces provinces tiennent le plus à préserver.

L'hon. M. HAYDEN: Pourquoi ne pas employer toujours des termes affirmatifs?

M. O'DONNELL: Je ne propose aucun amendement. Je me borne à dire . . .

L'hon. M. HAIG: Vos paroles de ce matin, monsieur O'Donnell, m'ont plu grandement. J'estime que vous avez la disposition d'esprit voulue pour proposer un amendement dont l'effet serait exactement celui que vous pensiez et que je pensais.

M. O'DONNELL: J'aimerais, monsieur le sénateur, mériter toute la considération que vous m'accordez, mais il s'agit d'un problème très difficile, que de très habiles connaisseurs, comme M. MacNeill et M. Matthews, se sont effor-

cés de résoudre, et M. Evans a tenté l'aventure. Mais si, dans l'amendement proposé, on remplaçait les mots "des Maritimes" par "au delà de Montréal" après le mot "arbitraires", je crois que ce serait protéger ces provinces en matière de leurs arbitraires appliqués au delà de Montréal et de leurs groupements de taux régionaux. C'est là sauf erreur ce qu'on a proposé pour sauvegarder, avec le consentement des provinces de l'Ouest. J'avoue que ces provinces n'ont pas désapprouvé l'alinéa *f*) dans sa forme actuelle, ou du moins personne ne l'a fait depuis que cet amendement a été présenté, ou du moins je ne connais personne qui y ait trouvé à redire jusqu'ici. J'estime donc qu'il m'est inutile d'en dire plus. Quant à la proposition formulée de délimiter et de sauvegarder les arbitraires et les groupements de taux que les gens des provinces Maritimes tiennent à conserver, nous nous associons à leur désir manifesté à cette fin.

L'hon. M. FARRIS: La Commission pourrait toujours modifier l'alinéa *a*), n'est-ce pas?

M. O'DONNELL: Oh! oui, en général.

L'hon. M. FARRIS: La Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes est sans rapport avec les alinéas *a*) et *f*)?

M. O'DONNELL: Je ne crois pas qu'elle s'y rapporte.

L'hon. FARRIS: Tout ce qui protège les intérêts des provinces Maritimes en vertu de ces deux alinéas, c'est une ordonnance de la Commission, sujette à changement, n'est-ce pas?

M. O'DONNELL: C'est là une question que je ne . . .

L'hon. FARRIS: Dans ce cas, ce serait supprimer l'effet de "soustraction" de l'alinéa *f*) et maintenir le *statu quo*.

M. O'DONNELL: Il faut considérer, monsieur le sénateur, que les provinces Maritimes ont dit par leurs représentants: "Nous ne sommes pas satisfaits de cette soustraction. Nous voulons qu'une adjonction précise très nettement qu'on ne touchera pas à nos arbitraires appliqués au delà de Montréal et à nos groupements de taux. Il appartient au reste du pays de protéger les intérêts du Canada à l'ouest de Montréal, mais quant à nous, gens de ces provinces, nous connaissons nos avantages et nous entendons les conserver."

Le PRÉSIDENT: Et la péréquation, sans rien d'autre inséré dans le bill, aurait abouti à faire disparaître la possibilité de reviser les groupements de taux dans les provinces Maritimes.

M. O'DONNELL: Il est permis de dire, je crois, que si l'alinéa *f*) n'était pas inséré dans le bill, il ne resterait que les mots du début du paragraphe (4).

Le PRÉSIDENT: Qui n'ont pas trait à ces arbitraires et à ces groupements de taux.

L'hon. M. HAIG: Et ce sont eux qui demandent à être préservés.

Le PRÉSIDENT: Oui.

L'hon. M. FARRIS: D'après la proposition de M. O'Donnell, ne seraient-ils pas dorénavant immobilisés?

M. O'DONNELL: Non, elle se brone à dire que la Commission des transports, compte rendu des avantages des provinces Maritimes, n'est pas obligée dans tous les cas d'abolir leurs arbitraires ou leurs groupements de taux. Ces provinces veulent conserver les groupements de taux très spéciaux dont elles jouissent depuis nombre d'années.

L'hon. M. KINLEY: Et seulement en matière de mouvements préférés.

M. O'DONNELL: Oui, seulement en cette matière. Mais la portée de l'alinéa *f*), dans sa forme actuelle, ne s'étend pas seulement aux mouvements pré-

férés, car le taux applicable prévu est un taux d'entier parcours des provinces Maritimes jusqu'à l'Ouest, et si ce taux était excepté de la péréquation, ce serait en excepter plus que l'élément des arbitraires appliqués à l'est de Montréal, sauf erreur.

Je ne crois pas que mon concours puisse vous aider plus longtemps. Merci

LE PRÉSIDENT : Comme nous n'avons pas fini de discuter cette question, je propose d'en renvoyer l'étude jusqu'à ce que le ministre et son adjoint parlementaire comparaissent.

L'hon. M. KINLEY : Pouvons-nous finir l'étude du reste du bill?

L'hon. M. HAIG : Le secrétaire parlementaire a-t-il reçu le projet d'amendement rédigé par M. O'Donnell.

Le PRÉSIDENT : Oui.

L'hon. M. KINLEY : Y a-t-il d'autres articles litigieux?

LE PRÉSIDENT : Messieurs, vous vous rappelez que lorsque nous avons ajourné jeudi après-midi, nous étions en plein témoignage de M. Knowles. M. Knowles n'a abordé aucun des articles litigieux du bill, je crois. Voudriez-vous avoir l'avis de M. Knowles sur les dits articles?

L'hon. M. FARRIS : J'aimerais lui poser quelques questions à ce sujet.

LE PRÉSIDENT : Je vois. Vous avez dû partir tôt l'autre jour et vous vouliez poser quelques questions à M. Knowles.

L'hon. M. FARRIS : je n'en ai que trois ou quatre à lui poser. J'ai présenté devant moi le rapport Turgeon, ouvert à la page 112, où il s'agit de la formule du 1 1/3. Je cite : "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 de transport aux provinces intermédiaires (y compris les endroits à l'intérieur de la Colombie-Britannique), de façon que ces tarifs ne dépassent les premiers que du tiers". Puisque vous y étiez, savez-vous si cette question a été discutée devant la Commission royale?

M. KNOWLES : Une foule de témoignages ont été entendus par la Commission royale et des avocats sont également venus donner leur avis.

L'hon. M. FARRIS : A l'égard de la formule du 1 1/3?

M. KNOWLES : Au sujet de l'écart entre le taux de Vancouver et celui de Calgary et d'Edmonton.

L'hon. M. FARRIS : Oui, je sais cela, mais je voudrais savoir si cette formule du 1 1/3 a jamais fait l'objet d'une discussion spéciale.

M. KNOWLES : Eh! bien, il n'y a pas eu plus de discussion sur cette question que sur les autres décisions de la Commission royale, qui sont d'ailleurs à peu près toutes des compromis. Mais M. Frawley, a signalé au nom de l'Alberta, qu'il ne réclamait pas le taux uniforme de Vancouver, mais qu'il accepterait un taux un peu plus élevé. Je me souviens de l'avoir entendu demander cela.

L'hon. M. FARRIS : Je poursuis donc ma citation : "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 que la concurrence influe sur l'Alberta, elle n'aboutit pas à la solution outrée voulant que l'Alberta ait des tarifs égaux à ceux du littoral." Puis le rapport ajoute : "Elle aurait probablement aussi un effet restrictif sur les réductions de tarifs opérées par les chemins de fer afin de résister à la concurrence maritime, ces derniers sachant qu'ils ne peuvent exiger, aux points intermédiaires, que des taxes excédant d'au plus le tiers celles du tarif transcontinental." Y a-t-il tendance chez les chemins de

fer à réduire les taux de concurrence au-dessous du niveau qu'ils ont atteint? Pourquoi auriez-vous besoin d'une disposition de ce genre pour empêcher les chemins de fer d'abaisser outre mesure leurs taux de concurrence?

M. KNOWLES: Je dois dire que lorsque j'étais gérant du trafic-marchandises du réseau du National-Canadien, j'ai éprouvé des difficultés du fait que des gérants régionaux du trafic-marchandises voulaient faire face à la concurrence à des taux que je croyais plus bas que de raison. Ils étaient autorisés à établir des taux dans leurs régions respectives, et, à mon sens, certains de ces taux étaient trop bas.

L'hon. M. FARRIS: C'est vraiment là une expression d'opinion sur ce qu'il faut pour faire face à la concurrence.

M. KNOWLES: Comme j'étais chargé de sauvegarder les recettes du réseau du National-Canadien provenant des taxes de transport, je devais les maintenir à un niveau aussi élevé que raisonnablement possible, en dépit de la concurrence sous toutes ses formes.

L'hon. M. FARRIS: Mais le danger réel se trouve plutôt à l'opposé — c'est-à-dire que l'influence restrictive peut être prohibitive, comme M. Evans l'a déjà dit, je crois.

M. KNOWLES: Fort de mes quarante-cinq années d'expérience, je ne crois pas qu'aucun taux devienne prohibitif jusqu'au littoral.

L'hon. M. FARRIS: Mais le fait que les compagnies de chemin de fer doivent assurer le transport des marchandises à ces taux dans les provinces des Prairies les empêchera d'établir le taux de concurrence... comment le désignez-vous?

M. KNOWLES: Le taux transcontinental de concurrence.

L'hon. M. FARRIS: Oui.

M. KNOWLES: Je vous répondrai comme ceci: Si cela empêche les chemins de fer d'imposer, comme nous l'avons fait en 1933, un taux de 50 cents les 100 livres sur le bois d'oeuvre expédié du littoral à Montréal, je l'approuve. On n'a jamais cessé de se plaindre de ce taux, qu'on disait trop bas.

L'hon. M. FARRIS: Cela peut être un argument, mais ce n'est pas une réponse à la question. La question que j'ai posée est celle-ci: N'y a-t-il pas un danger que cette disposition détermine les chemins de fer à faire exactement ce que M. Evans a dit qu'ils feraient, c'est-à-dire ne pas imposer ces taux de concurrence transcontinentaux?

M. KNOWLES: A mon avis, cette déclaration de M. Evans est trop générale, monsieur. Il y a, je crois, un ou deux taux qui devront être haussés parce que, d'après moi, ils sont trop bas. En fait, un ou deux de ces taux ne pourraient être obtenus présentement des compagnies de navigation parce qu'aucune ne fait le service de l'Est à Vancouver.

L'hon. M. FARRIS: Quel serait l'effet d'un amendement à l'article 332B, si on ajoutait, à la fin dudit article: "à moins que la Commission des transports n'en décide autrement pour des raisons valables"?

M. KNOWLES: Je crois qu'elle possède déjà ce pouvoir, monsieur, et cela ne ferait que ramener la situation à ce qu'elle était auparavant ou la laisserait telle qu'elle est présentement.

L'hon. M. FARRIS: Vous ne donnez pas à entendre qu'en vertu du bill actuel, la Commission des transports peut modifier la règle du $1\frac{1}{3}$?

M. KNOWLES: Non, car je crois que cela sera obligatoire.

L'hon. M. FARRIS: Je vous demande quel serait l'effet si vous ajoutiez à l'article à l'étude les mots suivants: "à moins que la Commission n'en décide autrement pour des raisons valables".

M. KNOWLES: Je ne saisis pas bien la portée d'une telle proposition, monsieur.

L'hon. M. FARRIS: Prenons les sous-alinéas (iii): "... que le transport transcontinental de marchandises pour lequel la taxe de concurrence est désignée, ne doit pas dépasser de plus du tiers de 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, ... à moins que la Commission n'en décide autrement pour des raisons valables ..."

M. KNOWLES: Par cet addition à l'article du bill, vous détruisez l'effet de la formule du 1 1/3.

L'hon. M. FARRIS: Pourquoi? Est-ce donc détruire la portée de l'alinéa que de permettre à la Commission des transports de modifier ledit article pour des raisons valables?

M. KNOWLES: Chacun penserait avoir des raisons valables de modifier cette formule.

L'hon. M. FARRIS: Libre à chacun de le penser, mais ce ne serait pas la Commission des transports.

M. KNOWLES: Je crains que vous ne m'entraîniez dans une impasse juridique.

L'hon. M. FARRIS: Il n'y a pas d'impasse juridique. Il s'agit d'un simple problème d'application de la loi par la Commission qui est censée avoir la compétence voulue pour l'administrer.

M. KNOWLES: Je ne le crois pas. Etant donné la recommandation de la Commission royale, la Commission des transports devrait avoir toute faculté d'agir à l'égard de cette formule du 1 1/3.

L'hon. M. FARRIS: Et vous croyez que la Commission royale, en considérant la question du point de vue abstrait, pourrait prendre une décision plus sensée que ne le ferait la Commission des transports, qui statue sur des cas spécifiques depuis des années?

M. KNOWLES: La Commission royale était composée de personnes très compétentes, et je suis sûr qu'elle savait ce qu'elle faisait quand elle a préconisé cette règle.

L'hon. M. REID: Advenant que la Loi passe et que cet article demeure dans sa forme actuelle, et advenant que les chemins de fer omettent d'accorder le taux transcontinental à Vancouver et New-Westminster, quelle en sera l'effet sur les taux en Colombie-Britannique, en Alberta et dans les provinces des Prairies? Vont-ils monter ou baisser? Je vous demande cela parce qu'on a prétendu que si on leur applique la règle du 1 1/3, les taux vont augmenter dans les Prairies. Nous avons appris que si les chemins de fer, n'appliquent pas les taux transcontinentaux, le trafic-marchandises va augmenter non seulement vers Vancouver mais vers les diverses localités des Prairies également. J'ai les chiffres devant moi. Je n'ai pas l'intention de communiquer ces chiffres au Comité maintenant, mais que dites-vous de la question? Ces renseignements nous ont été communiqués par des avocats et j'ai devant moi le tableau des augmentations qui se produiront si le taux transcontinental n'est pas mis en vigueur. On a laissé croire aux provinces des Prairies que tout est parfait et que si cette mesure passe, elles obtiendront une réduction; mais nous savons le contraire, car, en effet, si cette mesure passe, les deux chemins de fer diront: "Il nous est impossible de maintenir les taux transcontinentaux tels qu'ils existent présentement et, par conséquent, nous revenons aux taux réguliers". Si cela arrive, les taux de la Colombie-Britannique et des Prairies augmenteront au lieu de baisser.

M. KNOWLES: Je suppose, monsieur le sénateur, que vous faites allusion à la déclaration de M. Evans, consignée quelque part dans le compte rendu de votre Comité, voulant que le taux des conserves alimentaires, dans les conditions que vous venez de mentionner, augmenterait de \$1.29 les 100 livres. Cela représente une augmentation de 82 p. 100. J'en doute fort.

L'hon. M. HAIG: N'y aurait-il pas une certaine augmentation?

M. KNOWLES: Plaît-il?

L'hon. M. HAIG: Je crois qu'il y aura augmentation. Il me semble tout à fait logique, monsieur Knowles, que si cet article du bill est approuvé et si le National-Canadien désire donner à Vancouver le taux qui y a cours maintenant, les taux de l'Alberta et de la Saskatchewan occidentale devront baisser également, ce qui entraînera une perte pour le chemin de fer. Par conséquent, ne faudrait-il pas hausser le taux de Vancouver, pour éviter une perte au chemin de fer? Ne serait-ce pas là la position du chemin de fer, et n'est-ce pas de cette façon que la Commission des transports verrait les choses?

M. KNOWLES: Il se produirait, d'après moi, certains ajustements ascendants à l'égard de quelques-uns des taux transcontinentaux actuels, car ils sont présentement trop bas. En effet, aucun taux transcontinental ne saurait être justifié aujourd'hui sous prétexte de faire face à la concurrence maritime, car cette concurrence n'existe pas. Les affréteurs ne peuvent obtenir de navires, et les taux qui sont établis de nos jours le sont pour faire face à une concurrence possible des navires, à la concurrence américaine et britannique.

L'hon. M. HAIG: Les sénateurs Reid et Farris ont raison: si cet article passe, les taux transcontinentaux devront être majorés.

L'hon. M. REID: Il y a présentement deux taux à Vancouver, savoir: le taux transcontinental de concurrence et le taux de catégorie. Ce dernier taux ne s'applique pas à l'heure actuelle, parce que le taux transcontinental de concurrence est en vigueur, et si les chemins de fer suppriment le taux le plus bas, non seulement il y aura, croyons-nous, augmentation dans les taux jusqu'en Colombie-Britannique, mais cette augmentation s'étendra aux taux dans l'Alberta et dans les autres provinces des Prairies.

Le PRÉSIDENT: En d'autres termes, sénateur, vous prétendez qu'à l'heure actuelle, le taux transcontinental de concurrence, par exemple sur les conserves alimentaires expédiées de Montréal à Vancouver, est bien inférieur au taux de catégorie sur les mêmes produits expédiés de Montréal à Calgary.

L'hon. M. REID: Oui.

Le PRÉSIDENT: Et le taux de catégorie de Vancouver à Calgary ajouté au taux transcontinental, est inférieur au taux depuis Montréal.

L'hon. M. REID: Exactement.

Le PRÉSIDENT: De sorte que si le taux transcontinental est aboli et que le taux de catégorie s'applique, le nouveau taux à Calgary sera plus élevé qu'à l'heure actuelle?

L'hon. M. REID: Oui, c'est bien ce qu'il nous semble.

M. KNOWLES: C'est très possible dans le cas des produits dont le taux à Vancouver est aujourd'hui si bas que vous pouvez les renvoyer à Calgary et Edmonton à un taux plus bas que le taux régulier de Montréal à ces endroits. Mais cette situation ne s'applique qu'à quelques taux.

L'hon. M. REID: Nous craignons que les chemins de fer fassent quelque chose que nous n'aimerions pas afin de combler la perte de recettes. Il leur faut des revenus, et s'ils abaissent les taux aux trois provinces des Prairies, ils devront nécessairement compenser leurs pertes de revenu ailleurs.

M. KNOWLES: Ils pourraient s'y prendre de la même manière que pour les pommes. Ils ont simplement accordé une réduction de 23 cents par caisse sur toutes les pommes expédiées d'Okanagan sur l'Est du Canada, mais personne ne s'est demandé d'où vient l'argent pour faire l'appoint. Les taux changent constamment, et s'ils ne cessent de baisser, les chemins de fer seront en fin de compte obligés de demander une hausse générale de tous les taux.

L'hon. M. REID: Les compagnies de chemin de fer ne sont pas obligées d'établir un taux de concurrence?

M. KNOWLES: J'ai expliqué à l'autre comité que si les taux de concurrence transcontinentaux sur un produit désigné sont abolis, les chemins de fer devront appliquer des taux réguliers raisonnables de produits désignés qui seront plus bas que les taux de catégories sur nombre de produits. Ces taux n'augmenteront pas au point d'atteindre le niveau des taux de catégorie, loin de là. Signalons de plus que les chemins de fer transportent des marchandises américaines à Vancouver à des taux beaucoup plus bas. Le taux sur les conserves alimentaires expédiées du Michigan à Vancouver est \$1.64, tandis que de la partie nord de l'Etat de New York à Vancouver, le taux est de \$1.80. Aucun chemin de fer n'oserait exiger davantage.

L'hon. M. REID: Nous avons soutenu que les taux de transport entravent le développement des provinces de l'Ouest, et tout particulièrement la Colombie-Britannique. Des villes se sont construites dans l'ouest des Etats-Unis grâce aux faibles taux de transport qu'elles ont pu obtenir. Je crois comprendre que sur beaucoup de produits, le taux de Los Angeles s'applique à Salt-Lake-City et à d'autres villes de l'intérieur. Dans l'édification de notre structure tarifaire, a-t-on pensé à fixer ainsi certains taux en vue de l'expansion de l'Ouest?

M. KNOWLES: Monsieur le sénateur, pendant une vingtaine d'années, les gens de Salt-Lake-City, de Spokane et d'autres villes ont payé des taux qui dépassaient de 7 à 25 p. 100 ceux que les villes du littoral payaient. L'*Interstate Commerce Commission* en avait ordonné ainsi, et ce n'est que récemment que cet ordre a été révoqué et que les taux du littoral ont été étendus aux points intermédiaires. Il en est résulté que le taux sur les conserves alimentaires expédiées de New-York à Seattle est de \$1.80. Je crois qu'il est vrai que les taux ont été maintenus à un niveau élevé jusqu'à un certain point, parce qu'ils s'appliquaient aux points intermédiaires. L'Alberta a mentionné le fait que dans les États de l'Ouest, les taux s'appliquent uniformément aux points intermédiaires. Au lieu de demander la même chose à la Commission royale, l'Alberta a dit: "Donnez-nous quelque chose d'un peu mieux et nous serons satisfaits." Nous craignons que si vous le prenez à même la formule du 1 1/3, vous ne vous trouviez exactement au point de départ, avec un taux de \$1.57 sur les conserves alimentaires à Vancouver, et un taux réduit de \$3.23 à \$2.97 pour la combinaison Vancouver-Edmonton. Je suis arrivé à la conclusion il y a cinq ans, lorsque j'étais gérant du trafic-marchandises du National-Canadien, que nous ne pouvions pas tolérer cela plus longtemps, et j'étais prêt en 1948 à corriger la situation, et j'en ai fait part au Pacifique-Canadien. Nous ne désirons pas revenir à cet état de choses, parce que le gérant actuel du trafic-marchandises du National-Canadien et celui du Pacifique-Canadien recevraient les mêmes plaintes, et à la prochaine session, l'Alberta s'adresserait probablement au Parlement pour obtenir un allègement par l'intervention du Parlement plutôt que sur recommandation de la Commission royale.

L'hon. M. REID: En colonisant l'Ouest, pourquoi avons-nous été traités injustement en Colombie-Britannique? Une petite partie seulement de notre province bénéficie du taux transcontinental — cette zone privilégiée commence

à environ 40 milles de Vancouver et s'étend jusqu'à un endroit appelé Mission — et maintenant on projette d'exclure Okanagan, qui expédie pour \$20 millions de fruits et de légumes par année.

M. KNOWLES: Comme l'explique le rapport, il n'y a pas de service intérieur par eau en Colombie-Britannique qui obligerait les chemins de fer à appliquer les taux de la côte aux points de l'intérieur. Mais en vertu du présent bill, les points intérieurs situés à l'est de Mission bénéficieront de la règle du 1 1/3 au lieu de payer le plein tarif local, et ainsi les points de l'intérieur en retireront un grand avantage.

L'hon. M. KINLEY: Le taux transeontinental s'applique-t-il à Prince-Rupert?

M. KNOWLES: Il s'applique également à Prince-Rupert, mais quelques milles à l'est de Prince-Rupert seuls les taux locaux s'appliquent.

L'hon. M. REID: Vous dites que la formule du 1 1/3 serait plus avantageuse que le taux actuel pour l'intérieur?

M. KNOWLES: Oui, je le crois.

L'hon. M. HAIG: Lorsque vous appliquez la formule du 1 1/3 ou 1 1/2, comment cela concorde-t-il avec la clause du bill qui vise la péréquation?

M. KNOWLES: Je crois que lorsque vous réduisez le taux, vous faites un pas dans la direction de la péréquation. Ainsi, le taux de Vancouver est \$1.57 et celui de Calgary \$2.97. Si vous réduisez le taux de Calgary à \$2.09, vous approchez de la péréquation avec le taux de Vancouver.

Le PRÉSIDENT: Mais vous pouvez sûrement considérer cette question sous un autre angle. Au fond, ce que vous proposez de faire à l'égard de cette règle de 1 1/3, c'est d'appliquer à certaines catégories de marchandises le même taux de Montréal à Brandon que de Montréal au district de Rivière-la-Paix, qui se trouve plusieurs centaines de milles à l'ouest, sans égaliser les taux.

M. KNOWLES: il en serait ainsi seulement à l'égard de quelques-uns des faibles taux de Vancouver. Lorsque vous y ajoutez 1 1/3, vous ramenez le taux au niveau de celui de Fort-William dans quelques cas.

Le PRÉSIDENT: Mais ce n'est pas de la péréquation lorsque vous pouvez expédier des marchandises mille milles plus loin au même taux!

M. KNOWLES: Je dis que si tout le monde bénéficie du même taux, c'est également de la péréquation.

L'hon. M. DAVIS: Le taux ne se trouve pas égalisé dans le cas de Winnipeg lorsqu'elle paie le même taux que Calgary ou Edmonton sur cette base de 1 1/3.

M. KNOWLES: Vous avez là, sénateur, l'une des situations qui se produisent lorsqu'on cherche à réparer un grand tort. Dans un tel cas, vous êtes exposé à faire un peu de tort à quelqu'un. Je ne connais pas d'autre solution.

L'hon. M. STAMBAUGH: Au moins, cela n'augmente pas le taux de Winnipeg.

L'hon. M. HAIG: Mais c'est en contradiction avec la péréquation. Nous avons exempté les provinces Maritimes, et nous avons une raison d'ordre historique de le faire. Je ne crois pas que personne s'y oppose.

Le PRÉSIDENT: Et nous avons fait exception pour les taux de concurrence.

L'hon. M. HAIG: Oui. Pour ma part, je suis convaincu que les chemins de fer devront majorer leurs taux transeontinentaux.

M. KNOWLES: Je suis de votre avis, car un petit nombre de taux seulement sont visés. Ces taux ne sont pas justifiés de nos jours.

L'hon. M. HAIG: Ils sont bas. Il en résultera que les gens qui bénéficient présentement de ces taux seront obligés de payer beaucoup plus. Si nous devons

avoir la péréquation, la logique veut que vous l'appliquiez sur toute la ligne. Si un Montréalais peut livrer des marchandises à Edmonton au même prix qu'à Winnipeg, ce n'est certes pas de la péréquation, mais c'est ce que vous donne le bill à l'étude. Je puis comprendre que l'Alberta demande des taux bas; si j'habitais cette province, j'en ferais autant.

L'hon. M. REID: Mais nous ne croyons pas que l'Alberta les ait. Si on abaisse les taux transcontinentaux, on majorera les taux de l'Alberta.

L'hon. M. HAIG: Mais comment justifieriez-vous la péréquation des tarifs-marchandises sur cette base?

L'hon. M. DAVIS: Si vous considérez les Prairies comme un plateau, ce n'est pas de la péréquation. Si vous faites le même taux de Brandon à Edmonton, ou de Brandon à Calgary, ce n'est aucunement de la péréquation.

M. KNOWLES: Monsieur, si la péréquation était générale, j'admettrais avec vous que cette clause ne devrait pas demeurer; mais la péréquation ne s'applique qu'à quelques taux sur plusieurs centaines qui forment le tarif.

L'hon. M. HAIG: Mais en vertu de cette règle, on peut l'appliquer à n'importe quoi.

M. KNOWLES: Je préfère de beaucoup cette règle à la règle américaine, en vertu de laquelle le taux sur les conserves alimentaires s'appliquerait probablement depuis la côte pour revenir à Minneapolis et Chicago.

L'hon. M. HAIG: Nous avons assez de problèmes à régler ici sans nous occuper de ceux des États-Unis.

M. KNOWLES: Ce sont des exemples qui ont été donnés à la Commission royale lors de l'étude de cette question.

L'hon. M. HAIG: Le Canada entier a demandé la péréquation des taux de transport par chemin de fer, et la question posée par le président est demeurée sans réponse. Comment justifiez-vous l'octroi à une partie du pays, d'une faveur spéciale qui n'a rien de commun avec la péréquation?

M. KNOWLES: Pour toute réponse je peux vous dire, comme l'a fait observer la Commission royale, que c'est pour faire droit à des griefs bien amers de la part de l'Alberta.

Le PRÉSIDENT: Il y a sûrement, monsieur Knowles un très grand nombre de cas dans tous le pays où, du fait d'un taux de concurrence, les taux à un point plus éloigné que le point d'origine excèdent les taux à un point intermédiaire. On m'a donné comme exemple le taux sur certains produits désignés expédiés de Montréal à Windsor à des taux inférieurs aux taux de Montréal à London, soit une distance plus courte, parce qu'à Windsor il y a la concurrence par eau tandis que cette concurrence n'existe pas à London.

M. KNOWLES: C'est très juste, monsieur le sénateur.

Le PRÉSIDENT: Si vous cherchez à remédier à la situation dans un cas de tarif plus élevé à un point intermédiaire, n'ouvrez-vous pas la porte à tous ceux-là qui doivent payer un taux plus élevé à un point intermédiaire et qui réclameront le même traitement?

M. KNOWLES: Ces gens seraient obligés de s'adresser au Parlement pour l'obtenir.

Le PRÉSIDENT: Ah! oui.

M. KNOWLES: Parce que cet article ne vise que les taux transcontinentaux.

Le PRÉSIDENT: Mais je désire vous mettre en garde, car si le Parlement approuve l'article 332B du bill, il recevra toutes sortes de demandes d'endroits aux prises avec des conditions semblables.

M. KNOWLES: Je ne me tracasserais pas outre mesure si vous appliquiez la règle du $1\frac{1}{3}$ à tous les taux concurrence. Si j'étais encore gérant du trafic-marchandises du National-Canadien, cela me laisserait froid. Il y a eu, je crois, trop d'injustices commises du fait des taux de concurrence, qui dans certains cas ont été réduits de 40, et même 70 p. 100, tandis que les points intermédiaires continuent de payer un taux élevé. Légalement, c'est peut-être bien, mais moralement, c'est mal.

LE PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, messieurs, à poser à M. Knowles? Il y a certains articles, monsieur, que vous n'avez pas discutés. Auriez-vous d'autres observations à faire qui seraient de nature à renseigner le Comité?

M. KNOWLES: Si l'un des sénateurs a une question à me poser, je serai très heureux d'y répondre, mais je ne crois pas être en mesure de commenter les autres clauses du bill. Je n'ai plus qu'une chose à faire, monsieur le président, c'est de rectifier une déclaration inexacte que j'ai faite en répondant à une question que la Commission royale ne statue pas sur l'arbitraire de base à Fort-William. J'avais oublié que cette Commission statue sur cette question.

LE PRÉSIDENT: A quelle page est-ce?

M. KNOWLES: C'est indiqué un peu partout dans le rapport, mais je vais vous citer ce que dit la Commission à la page 123 dudit rapport:

"... On prétend que la méthode d'établir un groupement considérable dans l'Est (la zone Montréal-Windsor-Sudbury), alors que l'on refuse d'en établir dans l'Ouest, constitue une mesure injuste envers l'Ouest." Puis, à la page 126, sous "Conclusions et recommandations", le rapport poursuit:

"... Un taux convenable de dégression pour tout le pays devrait former partie intégrale du barème uniforme des taux par catégorie."

Le Rapport ne le dit pas en autant de mots, mais cela signifie l'abolition de tout autre mode de tarification.

LE PRÉSIDENT: Vous en déduisez que la recommandation de la Commission royale impliquerait l'élimination du triangle Montréal-Windsor-Sudbury?

M. KNOWLES: Oui, monsieur; et le Rapport le dit clairement à la page 142, en signalant que l'on pourrait faire de grands progrès dans la voie de la péréquation par les moyens suivants:

" j) Disposition en vue de réduire peu à peu les tarifs entre l'Ouest et l'Est du Canada pour que désormais ils correspondent raisonnablement à la distance réelle au lieu de représenter une combinaison des tarifs applicables aux denrées dirigées sur Fort-William."

L'hon. M. REID: Puis-je poser une question au sujet de la clause 18? Il s'agit de la subvention de sept millions de dollars. Comment a-t-on fixé le montant de sept millions? En second lieu, si vous lisez le paragraphe 4 de la clause 18, il établit que:

" (4) Lorsque les frais d'entretien des voies ferrées sur les lignes de chemin de fer spécifiées au paragraphe premier dépassent, en une année, la somme de sept millions de dollars, les paiements autorisés par le paragraphe premier doivent être répartis entre les compagnies selon les montants que chacune a dépensés pour l'entretien de ses voies."

Voici donc ma question: Le coût des travaux d'entretien doit-il dépasser sept millions de dollars avant que les compagnies de chemin de fer puissent recevoir cette subvention?

M. KNOWLES: Non, monsieur, je ne l'entends pas de cette façon. Je crois qu'elles touchent les sept millions de dollars pourvu que les travaux d'entretien coûtent sept millions. Si elles dépensent un peu moins en travaux d'entretien,

elles reçoivent un peu moins. Mais si le coût des travaux dépasse sept millions de dollars, elles ne reçoivent que sept millions.

L'hon. M. REID : Si le coût s'élève à six millions, elles reçoivent six millions ?

M. KNOWLES : Oui.

L'hon. M. REID : Pourquoi emploie-t-on le terme "dépassent" si les compagnies doivent recevoir un montant de sept millions, quel que soit le montant affecté à l'entretien des voies, que ce soit six ou huit millions ?

M. KNOWLES : Monsieur le sénateur, il n'y a pas de maximum d'indiqué dans le Rapport. Il y est dit qu'il en coûte présentement environ sept millions de dollars pour entretenir ces voies. Je suis porté à croire que le gouvernement a inséré cette clause comme tampon, afin de ne pas avoir à verser une trop forte somme, parce que la Commission royale a jugé que sept millions de dollars constitueraient une somme suffisante pour solder ces travaux d'entretien, et j'ai l'impression qu'on a adopté ce chiffre comme un maximum, afin qu'il ne soit pas dépassé.

Le PRÉSIDENT : Avez-vous d'autres questions à poser à M. Knowles ? Je remercie beaucoup monsieur Knowles.

J'aurais dû vous dire au début que M. O'Donnell, avocat du National-Canadien, désireait faire une brève déclaration sur les dispositions générales et certains autres aspects du bill. Désirez-vous toujours faire votre déclaration, monsieur O'Donnell ?

M. O'DONNELL : Monsieur le président, nous désirions simplement avoir l'occasion de nous trouver ici pour répondre aux questions que le Comité pourrait désirer nous poser pour se renseigner. Surtout, nous ne voulions pas que le Comité crût que ce bill ne nous intéressait pas. Lorsque nous avons simplement dit devant l'autre comité que nous ne nous opposions pas au principe du bill et que nous avons alors dit ce que nous avions à dire, nous ignorions que nous pouvions formuler une critique du bill, mais nous avions quand même notre propre opinion, que nous sommes toujours heureux de faire connaître. Nous sommes parfois d'accord avec nos amis, et aussi il nous arrive de ne pas partager leur point de vue. Sur un point particulier, nous ne pensions pas comme eux. Nous ne nous opposions pas au bill en principe, mais nous étions d'avis que certains changements secondaires devraient y être apportés. Nous avons même collaboré à la rédaction d'un certain nombre de ces changements. Le compte rendu ne l'indique pas chaque fois que nous sommes intervenus, mais je tiens à bien préciser que nous sommes prêts à aider dans la mesure du possible.

L'hon. M. REID : Quel est votre point de vue, ou encore, désireriez-vous exprimer une opinion sur la déclaration faite par M. Evans, savoir que si cet article 332B est mis en vigueur, le Pacifique-Canadien abolira vraisemblablement les taux transcontinentaux ou les taux de concurrence à Vancouver ?

M. O'DONNELL : Notre opinion a été consignée dans les procès-verbaux de l'autre comité. Je crois qu'il est juste de dire que nous ne prenons pas une attitude aussi craintive que la leur à l'égard de cette révision. Sans aucun doute, certains taux devront être ajustés. Mais les taux de concurrence sont constamment en voie d'ajustement. Les taux transcontinentaux ne sont qu'une forme des taux de concurrence. Si la concurrence justifie l'établissement d'un taux et que les chemins de fer désirent y faire face, ils établissent ledit taux. Si la concurrence est telle qu'il n'y aurait aucun profit à y faire face, les chemins de fer abandonnent la partie. A notre avis, il n'y aurait aucune différence en principe entre les taux transcontinentaux et pour les autres taux de concurrence. Je crois que M. Green, l'un des députés de Vancouver, a déclaré à la Chambre

le dernier jour des débats qu'il avait enfin ramené la question à cinq taux, et ce sont ceux précisément dont il est question dans le rapport de la Commission des chemins de fer. Voilà des exemples qu'on peut choisir pour mettre le problème en lumière. Ce sont les cas les plus graves, car ils exposent la situation très nettement. Les taux du tarif transcontinental de concurrence sont groupés à part dans un tarif spécial. Il n'y a aucune difficulté au sujet des taux particuliers dont nous parlons. Tous les taux transcontinentaux sont groupés en un seul barème. Ce barème comprend, je crois, quelque deux cents taux et de ce nombre, la plupart des taux de Vancouver sont plus élevés que ceux des points intermédiaires. Mais c'est là où ils sont plus bas qu'au point intermédiaire que surgit le problème. En envisageant le problème du point de vue pratique, le National-Canadien est d'avis qu'au lieu de s'être fait imposer la manière américaine de faire les choses, c'est-à-dire de lui faire transporter des marchandises aux points intermédiaires au même taux qu'au point de destination sur la côte, ce serait préférable de lui accorder un boni d'un tiers si le cas le justifie.

L'hon. M. HAIG : Mais si le taux était trop bas, il vous faudrait majorer votre taux transcontinental ?

M. O'DONNELL : Un taux trop bas n'a pas sa raison d'être et il faudrait l'augmenter. Nous estimons, d'autre part, qu'en ce qui concerne Vancouver, les taux sont protégés du point de vue maritime ainsi que par un chemin de fer américain — le Great Northern — qui fait des taux sur la base transcontinentale à Vancouver. Il se peut qu'on soit obligé de changer certains taux et d'en abolir d'autres. Cela dépend de chaque cas. Mais c'est là la situation qui nous est faite jour après jour.

L'hon. M. HAIG : Mais elle n'est pas conforme au principe de péréquation ?

M. O'DONNELL : C'est une autre affaire. Voici comment nous l'envisageons : Il s'agit d'un cas tout à fait spécial. Le problème de l'Alberta était très particulier, en ce qui concerne le cas dont il s'agit, et elle peut en faire un grief. Quel ajustement s'imposera ? évidemment, c'est autre chose. Mais nous prétendons à titre d'hommes d'affaires qu'en recevant un boni d'un tiers, nous nous trouvons en meilleure posture qu'avec la méthode américaine d'exiger le même taux aux points intermédiaires qu'aux destinations de la côte. A la méthode américaine, le National-Canadien préfère courir la chance que la Commission des transports lui apporte quelque soulagement. Ce soulagement pourra lui être accordé ou refusé. A notre avis, si nous obtenions au moins un tiers, nous serions en meilleure posture que si nous transportions la marchandise au même taux aux destinations intermédiaires.

LE PRÉSIDENT : Le National-Canadien serait-il plus satisfait si la proposition du sénateur Farris était incorporée dans le bill, en vue d'accorder à la Commission des transports, dans certains cas spéciaux où elle le jugerait nécessaire, le pouvoir de déroger à la règle du $1\frac{1}{3}$?

M. O'DONNELL : En ce qui me concerne personnellement, je crois que cela ne serait pas trop désagréable et peut-être serait-ce même utile.

LE PRÉSIDENT : Il pourrait surgir certains cas où il faudrait nécessairement établir un taux tout à fait particulier à Vancouver. Or, si on appliquait à ce taux la formule du $1\frac{1}{3}$, la conséquence serait si désastreuse pour vos recettes que cela tournerait au détriment de votre compagnie.

M. O'DONNELL : J'espère que la Commission des transports se montrera assez vigilante à l'égard des recettes des chemins de fer pour parer au désastre possible. D'autre part, la proposition dans sa forme actuelle vaut mieux, à nos yeux, que la façon américaine de régler le cas, et c'est pourquoi je ne suis pas d'accord avec nos amis du Pacifique-Canadien.

LE PRÉSIDENT : N'est-il pas vrai que l'*Interstate Commerce Commission* a le pouvoir, si elle le désire et si les chemins de fer en font la demande, d'établir un taux plus élevé aux points intermédiaires?

M. O'DONNELL : C'est exact. En vertu du paragraphe 4 dont il est question, il peut être accordé du soulagement aux chemins de fer, mais je crois comprendre que l'*Interstate Commerce Commission* ne l'a fait que dans un cas, celui du soufre expédié du Texas.

LE PRÉSIDENT : Il peut y avoir des cas isolés, n'est-ce pas?

M. O'DONNELL : Mais ce fut le seul cas, à ma connaissance. Je ne vois pas ce que je pourrais bien ajouter pour vous renseigner.

L'hon. M. REID : Je suppose que les deux chemins de fer travaillent ensemble, c'est-à-dire que ce que l'un fait l'autre le fait aussi?

M. O'DONNELL : Un concurrent doit suivre l'autre concurrent s'il veut avoir sa part des affaires.

LE PRÉSIDENT : Est-ce tout ce que vous avez à dire pour le moment?

M. O'DONNELL : Oui, sauf si je puis vous être utile d'autre façon.

LE PRÉSIDENT : Le Comité désire-t-il ajourner maintenant jusqu'à ce que le ministre puisse s'arranger pour venir comparaître, et ce sera soit à 8 heures ce soir soit à 10 heures demain matin.

DES VOIX : Convenu.

Le Comité s'ajourne jusqu'à convocation du président.

