





CANADA. PARL. C. DES C.  
COMITE PERMANENT DES CHE-  
MINS DE FER, CANAUX ET  
LIGNES TELEGRAPHIQUES.  
Procès-verbaux et témoi-  
gnages.

DATE

NAME - NOM



CHAMBRE DES COMMUNES  
Deuxième session de la vingt-quatrième législature  
1959

---

COMITÉ PERMANENT  
DES  
**CHEMINS DE FER, CANAUX  
ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES**

*Président:* M. GORDON K. FRASER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

---

Bill C-38, Loi pourvoyant à la réduction de certains taux de transport de marchandises établis à l'égard de catégories et de produits spécialement désignés.

---

SÉANCES DU MARDI 14 AVRIL 1959

---

TÉMOINS :

L'honorable George Hees, ministre des Transports; MM. R. Kerr, commissaire en chef, Commission des Transports du Canada; L. J. Knowles, commissaire; A. S. Kirk, directeur, Direction du trafic; G. A. Scott, directeur, Direction de l'économique, ministère des Transports; J. Magee, secrétaire exécutif, Association canadienne du camionnage Inc.; J. O. Goodman, directeur général, Association du transport motorisé de l'Ontario; et G. H. Montague, secrétaire et conseiller juridique, Association de recherche en économie appliquée.

L'IMPRIMEUR DE LA REINE, CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE  
OTTAWA, 1959



Président: M. Gordon K. Fraser,

Vice-président: Marvin W. Howe

et MM.

Allmark	Fisher	Michaud
Asselin	Fréchette	Monteith ( <i>Verdun</i> )
Badanai	Grills	Nielsen
Baldwin	Hardie	Nixon
Batten	Horner ( <i>Acadia</i> )	Pascoe
Bell ( <i>Saint-Jean-Albert</i> )	Horner ( <i>Jasper-Edson</i> )	Payne
Bigg	Howard	Phillips
Bourbonnais	Johnson	Racine
Bourget	Keays	Richard ( <i>Kamouraska</i> )
Brassard ( <i>Lapointe</i> )	Kennedy	Rynard
Browne ( <i>Vancouver-Kingsway</i> )	MacInnis	Small
Brunsdén	MacLean ( <i>Winnipeg-Nord-Centre</i> )	Smallwood
Cadieu	Martin ( <i>Essex-Est</i> )	Smith ( <i>Calgary-Sud</i> )
Campbell ( <i>Stormont</i> )	Martini	Smith ( <i>Lincoln</i> )
Chevrier	McBain	Smith ( <i>Simcoe-Nord</i> )
Chown	McDonald ( <i>Hamilton-Sud</i> )	Tassé
Creaghan	McMillan	Thompson
Crouse	McPhillips	Tucker
Dupuis		Webster
Drysdale		Wratten

Secrétaire du Comité:

J. E. O'CONNOR.



## ORDRES DE RENVOI

Chambre des communes,  
MARDI 10 février 1959

*Il est décidé* — Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se compose des députés dont les noms suivent :

### MM.

Allmark	Hardie	Nielsen
Asselin	Horner ( <i>Acadia</i> )	Nixon
Badanai	Horner ( <i>Jasper-Edson</i> )	Pascoe
Baldwin	Howard	Payne
Batten	Howe	Phillips
Bigg	Johnson	Racine
Bourbonnais	Keays	Richard ( <i>Kamouraska</i> )
Brassard ( <i>Lapointe</i> )	Kennedy	Rouleau
Brunsdén	LaRue	Rynard
Cadieu	MacInnis	Small
Campbell ( <i>Stormont</i> )	MacLean ( <i>Winnipeg-</i> <i>Nord-Centre</i> )	Smallwood
Chevrier	Martin ( <i>Essex-Est</i> )	Smith ( <i>Calgary-Sud</i> )
Chown	Martini	Smith ( <i>Lincoln</i> )
Creaghan	McBain	Smith ( <i>Simcoe-Nord</i> )
Crouse	McDonald ( <i>Hamilton-</i> <i>Sud</i> )	Tassé
Dupuis		Taylor
Drysdale		Thompson
Fisher	McMillan	Tucker
Fraser	McPhillips	Webster
Fréchette	Michaud	Wratten — 60.
Grills	Monteith ( <i>Verdun</i> )	

(Quorum, 20)

LUNDI 9 février 1959

*Il est ordonné* — Que ledit Comité soit autorisé à délibérer et à s'enquérir de toutes les affaires et de toutes les matières que la Chambre lui aura renvoyées, à faire de temps à autre des rapports exprimant ses observations et ses vues sur ces affaires et ces matières, à assigner des témoins et à ordonner la production de pièces et de dossiers.

MARDI 17 février 1959

*Il est ordonné* — Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit réduit de 20 à 15 membres et que l'application de l'article 65 (1) (b) soit suspendue à cet égard; que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication, et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

MERCREDI 25 mars 1959

*Il est ordonné* — Que le nom de M. Bell (*Saint-Jean-Albert*) soit substitué à celui de M. LaRue sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.



MERCREDI 8 avril 1959

*Il est ordonné* — Que les noms de MM. Browne (*Vancouver-Kingsway*) et Bourget soient substitués à ceux de MM. Taylor et Rouleau sur la liste des membres du Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

JEUDI 9 avril 1959

*Il est ordonné* — Que le Bill C-38, Loi pourvoyant à la réduction de certains taux de transport de marchandises établis à l'égard de catégories et de produits spécialement désignés, soit renvoyé au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MARDI 14 avril 1959

*Il est ordonné* — Que le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques soit autorisé à se réunir pendant les séances de la Chambre.

Certifié conforme.

*Le greffier de la Chambre,*

LÉON-J. RAYMOND.



## RAPPORTS À LA CHAMBRE

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

### PREMIER RAPPORT

Le Comité recommande:

1. Que son quorum soit réduit de 20 à 15 membres et que l'application de l'article 65 (1) (b) du Règlement soit suspendue à cet égard.
2. Qu'il soit autorisé à faire imprimer les documents et témoignages dont il ordonnera la publication et qu'à cet égard soit suspendue l'application de l'article 66 du Règlement.

*Le vice-président,*  
W. M. HOWE.

(Le deuxième rapport du Comité a trait à l'étude d'un bill privé. Les témoignages entendus relativement audit bill n'ont pas été consignés.)

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

### TROISIÈME RAPPORT

Le Comité recommande qu'il soit autorisé à se réunir pendant les séances de la Chambre.

*Le vice-président,*  
W. M. HOWE.







## PROCÈS-VERBAL

MARDI 14 avril 1959

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 heures et demie du matin. M. Howe, vice-président, occupe le fauteuil.

*Présents:* MM. Allmark, Asselin, Badanai, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chevrier, Chown, Creaghan, Crouse, Drysdale, Fisher, Howard, Howe, Keays, Kennedy, MacInnis, MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*), Martini, McBain, McDonald, McPhillips, Nixon, Pascoe, Payne, Phillips, Smallwood, Smith (*Lincoln*), Thompson, Tucker et Wratten. (31).

*Aussi présents:* L'hon. George Hees, ministre des Transports; M. R. Kerr, commissaire en chef, Commission des Transports du Canada; M. L. J. Knowles, commissaire; M. A. S. Kirk, directeur, Direction du trafic; M. G. A. Scott, directeur, Direction de l'économique, ministère des Transports.

Le vice-président s'assure qu'il y a quorum et demande que certains membres du Comité proposent et appuient deux motions réglementaires.

Sur la proposition de M. McBain, appuyé par M. Asselin,

*Il est décidé* — Que, conformément à son ordre de renvoi du mardi, 17 février 1959, le Comité fasse imprimer 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages relativement au bill C-38.

Sur la proposition de M. Bell (*Saint-Jean-Albert*), appuyé par M. Phillips,

*Il est décidé* — Que le Comité demande la permission de se réunir pendant les séances de la Chambre.

Le vice-président met en discussion la clause 1 du bill C-38, Loi pourvoyant à la réduction de certains taux de transport de marchandises établis à l'égard de catégories et de produits spécialement désignés, et présente le ministre.

M. Fisher demande au Comité la permission de convoquer deux témoins qui, à son avis, pourraient contribuer sensiblement au travail du Comité. Après discussion, il est décidé de laisser cette question en suspens jusqu'à ce que le vice-président obtienne des renseignements additionnels.

MM. Kerr, Knowles, Scott et Kirk sont présentés et MM. Hees, Knowles et Kirk sont interrogés.

A 12h.15, l'interrogatoire de M. Knowles n'étant pas encore terminé, le Comité s'ajourne pour se réunir plus tard au cours de la journée.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité se réunit à 3h.30 de l'après-midi. M. Howe, vice-président, occupe le fauteuil.

*Présents:* MM. Asselin, Badanai, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bourbonnais, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Chevrier, Chown, Creaghan, Crouse, Drysdale, Fisher, Horner (*Jasper-Edson*), Howard, Howe, Johnson, Kennedy, MacInnis, MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*), Martini, McBain, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Nixon, Pascoe, Phillips, Smith (*Calgary-Sud*), Tassé, Thompson et Wratten. (31).



*Aussi présents:* En plus des personnes inscrites comme "aussi présentes" ce matin, MM. J. Magee, secrétaire exécutif, Association canadienne de camionnage Inc.; J. O. Goodman, directeur général, Association du transport motorisé de l'Ontario; G. H. Montague, secrétaire et conseiller juridique, Association de recherche en économie appliquée.

Le vice-président fait rapport que le choix et la convocation des témoins est une des attributions du Comité.

Sur ce, M. Fisher propose, appuyé par M. Howard, que MM. Styffe et E. A. Charnock, respectivement de Port Arthur et de Fort William (Ont.), soient convoqués par le Comité et que leurs frais de voyage et autres dépenses soient payés.

La motion est rejetée par 9 voix contre 5.

Il est ordonné que le mémoire soumis par le Bureau des tarifs du transport canadien soit imprimé en appendice au procès-verbal d'aujourd'hui et que des exemplaires de ce mémoire soient distribués aux membres du Comité. (Voir appendice "A").

M. Magee est présenté et, au nom de l'Association canadienne du camionnage Inc., il donne lecture d'un long mémoire.

MM. Goodman et Montague sont présentés et ils aident à M. Magee à répondre aux questions.

Il est convenu que tous les graphiques, cartes, diagrammes et tableaux statistiques du mémoire soient imprimés en appendice au procès-verbal d'aujourd'hui. (Voir appendice "B").

A 6h.05 de l'après-midi, l'interrogatoire de M. Magee n'étant pas encore terminé, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 9 heures du matin, le mercredi 15 avril 1959.

*Le secrétaire du Comité,*  
J. E. O'CONNOR.



## TÉMOIGNAGES

MARDI 14 avril 1959,

9 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Avant de commencer l'étude du bill C-38, je désirerais faire adopter deux motions qui concernent le fonctionnement normal de notre Comité. La première concerne le nombre d'exemplaires des procès-verbaux et témoignages que nous devons faire imprimer. J'ai préparé la formule suivante pour cette motion: "Que, conformément à l'ordre de renvoi du mardi, 17 février 1959, le Comité fasse imprimer, au jour le jour, 750 exemplaires en anglais et 250 exemplaires en français de ses procès-verbaux et témoignages au sujet du bill C-38".

Qui propose et qui appuie la motion ?

M. MCBAIN: Je propose que cette motion soit adoptée.

M. ASSELIN: J'appuie M. McBain.

Le PRÉSIDENT: Tous les membres sont-ils en faveur de cette motion ?

La motion est adoptée.

Le PRÉSIDENT: La deuxième motion a pour objet de demander la permission de siéger pendant les séances de la Chambre. Il est nécessaire d'avoir cette permission, car plusieurs des personnes présentes ici ce matin demeurent à une grande distance d'Ottawa.

J'ai préparé la motion dans les termes suivants: "Que le Comité demande la permission de siéger pendant les séances de la Chambre". Qui propose et qui appuie cette motion ?

M. CHEVRIER: Avant que cette motion soit mise aux voix, monsieur le président, je dois vous dire que je m'y oppose pour les raisons suivantes: Les membres de l'Opposition ont exposé leur point de vue très clairement devant la Chambre des communes. Il est tout à fait impossible à ceux d'entre nous qui veulent remplir leur devoir à la Chambre d'assister aux réunions du Comité pendant les séances de la Chambre. Pour illustrer ce que je dis, je peux vous citer deux faits qui sont arrivés au cours des derniers jours. Il y a des questions qui doivent être réglées dans la matinée et il est impossible de les régler si les comités siègent pendant les séances de la Chambre.

Je sais que la plupart des membres du Comité approuveront probablement mon point de vue et je désire protester avec toute l'énergie dont je suis capable. Il se peut qu'il y ait des témoins qui viennent de toutes les parties du Canada, je n'en sais rien. Avant de faire adopter la motion, le président devrait nous donner des renseignements sur les témoins et nous dire d'où ils viennent. De plus, il devrait nous dire si nous devons siéger le soir, car le débat sur le budget est un débat très important et nous ne pouvons certainement pas être ici à discuter une question de cette importance et nous trouver à la Chambre en même temps.

M. FISHER: Monsieur le président, pouvez-vous nous dire combien de réunions seront consacrées à l'étude de ce bill ? Pouvez-vous prévoir combien de temps durera l'étude de ce bill ? Avec votre proposition le siéger pendant les



séances de la Chambre, avez-vous l'intention de nous réunir l'après-midi et le soir tant que l'étude du bill ne sera pas terminée ?

Le PRÉSIDENT: Seulement dans l'après-midi, monsieur Fisher. Pour répondre à M. Chevrier, je dirai que nous avons des témoins de la Colombie-Britannique, de Toronto, de la Saskatchewan, de Port Arthur et de Fort William. Comme vous pouvez le constater, certaines personnes viennent de loin et, si elles sont obligées de demeurer longtemps à Ottawa, leur voyage leur coûtera plus cher.

M. CHEVRIER: Me serait-il permis de proposer que les témoins qui viennent de provinces éloignées comme la Colombie-Britannique et la Saskatchewan soient entendus ce matin ?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): De plus, monsieur le président, il y a plusieurs personnes de toutes les parties du pays qui ont été déléguées pour suivre les délibérations et je crois que, sans compter qu'il y a des précédents qui nous autorisent à le faire, nous avons dans le cas présent des raisons spéciales pour décider à l'unanimité que le Comité siège pendant les séances de la Chambre. Je propose donc que la motion soit adoptée comme elle a été lue par le président.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que quelqu'un appuie la motion de M. Bell ?

M. McPHILLIPS: J'appuie la motion.

M. HOWARD: Me serait-il permis d'ajouter quelque chose, monsieur le président ? Je connais l'importance du sujet que nous allons étudier et je comprends que les personnes qui sont ici à titre de témoins désirent être entendues et que les personnes qui sont venues entendre les exposés sont intéressées à assister aux réunions. Je sais qu'elles ont parcouru de longues distances. Je me demande si nous ne pourrions pas en arriver à un compromis entre la motion elle-même et le point de vue émis par M. Chevrier et limiter notre demande de siéger pendant les séances de la Chambre aux seules réunions destinées à l'étude de ce bill en raison des circonstances dans lesquelles nous nous trouvons. Je me demande si nous ne pourrions pas faire la demande pour ce cas-ci seulement plutôt que de faire une demande générale pour toute la durée de la session.

Le PRÉSIDENT: Je trouve votre idée excellente, mais ne serait-il pas possible de ne profiter de la permission que lorsque les circonstances l'exigeront ? Si nous trouvons que c'est nécessaire de nous en servir pour l'étude du prochain bill, nous n'aurons pas à adopter une nouvelle motion. Si c'est le contraire, nous pourrions ne pas tenir compte de la permission.

M. HOWARD: Je ferais plutôt la demande à mesure que nous avancerons. Comme je l'ai dit, il s'agit de demander la permission de siéger pendant les séances de la Chambre, ce qui ne veut pas dire que nous sommes obligés de siéger. A moins que la chose ne soit nécessaire lors de l'étude d'un autre bill, je ne crois pas qu'il y en ait parmi nous qui désirent siéger plus longtemps que la chose n'est nécessaire.

M. CHEVRIER: Non, mais d'après l'expérience passée, quand on a une permission, on s'en sert jusqu'à ce que toutes les questions soient étudiées.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, il me semble que c'est au Comité à décider quand les réunions doivent être tenues, qu'une permission ait été accordée ou non. Si nous décidons de siéger pendant les séances de la Chambre pour l'étude d'une autre question, il nous faudra demander la permission de nouveau et je ne trouve pas que c'est logique de demander la même permission deux fois.

Le PRÉSIDENT: C'est au Comité à décider, non au président. Une motion a été proposée. Qu'en pensent les membres du Comité ?



M. CHEVRIER: Monsieur le président, me serait-il permis de faire une autre remarque ? Il est arrivé de temps à autre que le Comité a estimé qu'il était obligé de siéger pendant les séances de la Chambre. Pourquoi n'adoptons-nous pas la première motion et ne remettons-nous pas l'adoption de la deuxième jusqu'au moment où le Comité jugera la chose nécessaire ? Nous considérerons la chose en temps et lieu. Il ne sera peut-être pas nécessaire de siéger pendant les séances de la Chambre.

Le PRÉSIDENT: Il est évident que personne ne désire siéger à moins que la chose ne soit nécessaire. Cependant, en raison du nombre de personnes qui désirent témoigner au sujet de ce bill et en raison aussi du fait que le ministre doit s'absenter à la fin de la semaine, je crois que nous devons régler cette question immédiatement, vu qu'elle a été discutée. Comme je l'ai dit, messieurs, une motion a été proposée. Quelle est votre décision ? Quels sont ceux qui sont en faveur de la motion ?

La motion est adoptée. Tous les membres sont en faveur à l'exception de M. Chevrier.

Le PRÉSIDENT: Nous passons maintenant à l'étude du bill C-38 intitulé: "Loi pourvoyant à la réduction de certains taux de transport de marchandises établis à l'égard de catégories et de produits spécialement désignés". Avant de passer à l'étude de la clause 1, je désirerais vous présenter le ministre, qui n'a pas besoin d'une longue présentation.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aurais une requête spéciale à présenter au Comité en ce qui concerne un représentant de Port Arthur et un autre de Fort William, c'est-à-dire deux représentants du Nord-Ouest de l'Ontario. Comme quelques membres du Comité le savent sans doute, lors des séances de ce genre dans le passé, huit provinces envoyaient habituellement des représentants officiels, mais l'Ontario n'en a jamais envoyé.

Cela a suscité une certaine inquiétude dans notre région, car nous avons tendance à former un bloc à part en ce qui concerne les taux de transport des marchandises en général et par rapport aux provinces d'Ontario et de Québec. Pour cette raison nous n'avons été représentés qu'une seule fois aux séances du Comité au cours des dernières années. Je me suis arrangé avec M. Badanai, député de Fort William, pour que deux représentants viennent devant le Comité pour exposer le point de vue de la région de la tête des Lacs.

Je demande donc au Comité d'admettre comme témoins les deux personnes que M. Badanai et moi avons invitées à se présenter à titre de témoins. Cette approbation permettra au Comité, en passant par la filière ordinaire, de payer les frais de voyage de ces deux représentants. C'est là une faveur spéciale et les comités en ont déjà accordé de semblables, mais je désirerais attirer l'attention des membres du Comité sur ce point et demander leur collaboration. Je le fais parce que j'estime que nous sommes certainement dans une situation spéciale dans notre région et que nous le serons encore probablement dans l'avenir. Voilà pourquoi je fais cette demande. Je désire proposer que le Comité permette au député de Port Arthur de faire comparaître deux témoins devant le Comité.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, M. Fisher pourrait-il nous dire quel témoignage ces personnes doivent donner et qui elles sont, car nous nous trouvons à créer un précédent en quelque sorte. Je crois que le Comité doit savoir qui sont ces représentants et quel genre de témoignage ils donneront.

M. FISHER: Si je comprends bien, il y en a un qui est président du Comité de transport de la Chambre de commerce du Nord-Ouest de l'Ontario et l'autre est



un membre de ce comité qui s'intéresse particulièrement à l'industrie du bois, de la pâte de bois et du papier. Le premier est M. E. G. Charnock et l'autre est M. H. Styffe.

M. CHOWN: Y a-t-il d'autres témoins de la province d'Ontario ?

Le PRÉSIDENT: Il y a M. Magee d'Ottawa et M. Wallace de Toronto. Le Bureau canadien des taux de transport a délégué ce dernier pour assister aux réunions. Y en a-t-il d'autres ?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je crois que ce serait créer un dangereux précédent que d'accepter de payer les frais de voyage de ces messieurs. Je sympathise avec ceux qui se trouvent dans une situation particulière, mais je crois qu'il y a des personnes de toutes les parties du Canada qui sont spécialement intéressées à cette question. J'estime que nous nous exposerions à toutes sortes de demandes. Je sais qu'il y a ici un délégué des Maritimes qui doit suivre la discussion en observateur. Dans notre région, il est difficile aussi de nous mettre d'accord au sujet de nos problèmes particuliers. Si une telle faveur était accordée, il pourrait y avoir 50,000 personnes qui feraient une réclamation du même genre. Elles voudraient profiter des avantages d'un voyage gratuit.

M. FISHER: C'est en raison du problème particulier de notre région que je formule ma requête. Lors des auditions qui ont eu lieu dans le passé, et probablement dans toutes celles qui auront lieu à l'avenir, notre région n'a jamais eu l'appui des autorités provinciales pour obtenir une représentation particulière aux auditions. M. Bell dit que nous créerions un précédent. Ce n'est pas du tout l'habitude des membres des comités de demander que certaines personnes viennent présenter le point de vue d'une région. Je ne voudrais pas qu'on refuse le même privilège à aucune région. Mais je désire faire remarquer que notre région n'a jamais eu de représentant à une audition et le député de Fort William et moi-même, nous estimons que, dans le cas actuel, nous pourrions demander l'appui du Comité. Si le Comité s'oppose à ma demande, je n'aurai rien à ajouter; mais je fais appel aux membres du Comité. Il n'y a aucun esprit de parti dans cette demande.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Vous avez dit, monsieur Fisher, qu'il n'y a pas de représentant de votre province. Ne croyez-vous pas qu'il s'agit d'une question qui intéresse la province et que, si nous accordons ce que vous demandez, nous nous immisçons dans les affaires de la province d'Ontario et que nous reconnaissons un groupe qui n'a pas été reconnu par les autorités provinciales comme ayant un intérêt spécial dans cette question ?

M. CHEVRIER: Le président pourrait-il nous dire s'il y a plusieurs personnes qui doivent témoigner des diverses provinces ? Je voudrais aussi savoir si ce n'est pas quelquefois l'habitude d'entendre des témoins qui représentent diverses régions et qui désirent présenter des exposés. Le fait que nous acceptons d'entendre ces deux témoins ne signifie pas que nous sommes obligés d'accepter leurs propositions. Nous pouvons très bien ne pas en tenir compte. Je ne crois pas que nous puissions refuser d'entendre ces personnes, comme quelqu'un l'a proposé, maintenant qu'on les a fait venir de la tête des Lacs.

L'honorable GEORGE H. HEES (*Ministre des transports*): Il s'agit de savoir si le Comité approuve le paiement des frais de voyage de ces personnes.

M. DRYSDALE: Voici le texte de l'article 69 du Règlement:

(1) Nul comité ne peut requérir la comparution d'un témoin, à moins qu'un de ses membres n'ait préalablement déposé, entre les mains du président, un certificat énonçant que le témoignage à recueillir de la sorte est, d'auprès lui, essentiellement important.



(2) Le greffier de la Chambre est autorisé à prélever, sur le compte pour imprévus, le montant nécessaire pour payer aux témoins ainsi assignés une indemnité quotidienne raisonnable pour le temps consacré à leur déplacement et à leur présence, laquelle indemnité est fixée par l'Orateur, et une allocation raisonnable pour leurs frais de voyage.

D'après cet article, il ne semble pas qu'il soit nécessaire d'avoir l'appui du Comité pour citer un témoin.

M. FISHER: J'ai déposé...

Le PRÉSIDENT: M. Fisher a déposé les certificats nécessaires.

M. FISHER: Et je désirerais l'approbation du Comité, parce que c'est un cas spécial; autrement je laisserais tomber toute l'affaire.

M. BALDWIN: Si cette faveur est accordée, monsieur le président, il se peut qu'il y aurait beaucoup d'autres témoins qui voudraient se faire entendre. Je propose que nous attendions que les délibérations soient terminées avant de régler cette question. Si, à ce moment, le Comité considère qu'il doit faire venir d'autres témoins, nous prendrons alors une décision. Je crois qu'il n'est pas prudent de dire immédiatement que nous allons payer les dépenses des témoins sans savoir quelle est la nature des exposés qu'ils vont présenter.

M. CHOWN: Si l'honorable député de Port Arthur y consent, je peux dire que la situation des taux de transport des marchandises dans sa région est presque la même que celle de la province du Manitoba et que l'avocat-conseil qui représente ici cette province peut présenter les idées de cette région en même temps. Je partage l'avis de mon collègue et je crois que, si le Comité permet à tous les représentants de chaque région de se faire entendre, il n'y aurait pas de limites. M. Crouse, par exemple, pourrait faire venir quelqu'un de sa propre circonscription pour représenter l'industrie de la pêche. Je ne puis donc pas approuver cette proposition bien que je comprenne bien le point de vue de M. Fisher. Peut-être qu'il peut faire présenter ses propositions par l'intermédiaire du conseil qui représente la province du Manitoba.

M. FISHER: Notre région couvre une superficie de 700 milles de long sur 500 milles de large; nous avons donc notre situation spéciale.

M. PAYNE: Si nous étudions la question à fond, je crois que M. Fisher a raison. Je sais que, en ce qui concerne ma région, la Colombie-Britannique n'a pas toujours pu exposer son point de vue comme il aurait fallu. Dans le passé et même aujourd'hui les régions de cette province n'ont pas eu l'occasion de faire connaître leur point de vue à ce Comité. Je crois que nous devrions adopter une ligne de conduite un peu moins rigide à cet égard sans tenir compte du facteur temps afin que le Comité puisse s'acquitter convenablement de la tâche qui lui a été confiée.

Le PRÉSIDENT: M. Fisher a fait une proposition, mais personne n'a appuyé la proposition.

M. HOWARD: S'il faut quelqu'un pour l'appuyer, je le fais avec plaisir.

Le PRÉSIDENT: La proposition est appuyée par M. Howard. Quels sont ceux qui sont en faveur de la proposition?

M. CHEVRIER: J'aurais une remarque à faire avant que la question soit mise aux voix. Ne sommes-nous pas empêchés par l'article du Règlement qui a été lu il y a un moment? Si vous avez le certificat qui est mentionné dans cet article,



tout ce qu'il y a à faire, c'est de se conformer au Règlement. Dans ce cas, il n'y a pas lieu de tenir compte de la proposition.

Le PRÉSIDENT: Nous avons les certificats.

M. DRYSDALE: L'affaire se réduit à ceci. Tout ce qu'un député a à faire, c'est de certifier que, d'après lui, le témoignage est essentiellement important. C'est tout.

M. CHEVRIER: Alors la motion n'est pas nécessaire.

M. DRYSDALE: Je ne vois rien dans le Règlement qui exige l'approbation du Comité pour requérir la comparution d'un témoin.

M. CHOWN: Et en ce qui concerne les frais de voyage ?

M. CHEVRIER: Si le greffier dit que ce sont des témoins importants, les frais de voyage sont payés.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Qui décide que les témoins sont importants ou non ?

M. DRYSDALE: Un député.

M. CREAGHAN: Je crois que vous seriez mieux de lire le Règlement de nouveau.

M. DRYSDALE: Voici le texte:

(1) Nul comité ne peut requérir la comparution d'un témoin, à moins qu'un de ses membres n'ait préalablement déposé, entre les mains du président, un certificat énonçant que le témoignage à recueillir de la sorte est, d'après lui, essentiellement important.

(2) Le greffier de la Chambre est autorisé à prélever, sur le compte pour imprévus, le montant nécessaire pour payer aux témoins ainsi assignés une indemnité quotidienne raisonnable pour le temps consacré à leur déplacement et à leur présence, laquelle indemnité est fixée par l'Orateur, et une allocation raisonnable pour leurs frais de voyage.

M. BALDWIN: Le Règlement ne dit pas que le témoin doit être appelé.

M. MACLEAN (*Winnipeg-Nord-Centre*): C'est une obligation préalable. Ce pendant le règlement n'est pas obligatoire au point d'obliger le Comité à accepter d'entendre un témoin. C'est au Comité à prendre la décision.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Cela s'applique aux spécialistes qui sont appelés à comparaître devant le Comité. Le Comité doit consentir à ce qu'ils soient appelés.

M. DRYSDALE: Ce n'est pas ce que le Règlement dit.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Chevrier, avez-vous déjà rencontré une situation de ce genre dans le passé ?

M. CHEVRIER: Il y a eu un si grand nombre de réunions du Comité des chemins de fer et de la marine marchande que je ne veux pas de fier à ma mémoire pour dire s'il y a eu des situations de ce genre. Je désire cependant appeler votre attention sur un point. Il faut distinguer entre un témoin qu'un député désire faire comparaître et un témoin qui est assigné par le Comité ou par quelqu'un d'autre. Je crois qu'il faut reconnaître qu'un député a certains privilèges à titre de membre de la Chambre des communes et ce sont ces privilèges que le Règlement



veut reconnaître. Il me semble que le député s'est conformé en tous points au Règlement et que pour cette raison la motion est contraire au Règlement.

Le PRÉSIDENT: Je crois que, pour le moment, il serait préférable de laisser cette motion en suspens. J'en parlerai avec l'Orateur de la chambre en vue de trouver quelle est la procédure à suivre dans ce cas. Qu'en pensez-vous ?

M. FISHER: Très bien.

Le PRÉSIDENT: J'en étais à présenter le ministre des Transports, que tous connaissent sans doute, ainsi que les fonctionnaires de la Commission des Transports et du ministère des Transports. M. Hees nous présentera ces fonctionnaires.

M. HEES: Messieurs, je tiens à vous dire comme je suis heureux de voir le grand nombre de personnes qui assistent à cette importante assemblée. Je remarque la présence de plusieurs membres du Comité et de plusieurs personnes qui sont venues de loin pour nous présenter leur exposé. Nous sommes très désireux d'entendre leurs exposés et de connaître leur point de vue. Nous vous souhaitons la bienvenue.

Je suis heureux de vous présenter les fonctionnaires qui sont à ma droite et qui sont des spécialistes en cette matière. Le premier à ma droite est M. Kerr, commissaire en chef de la Commission des Transports du Canada; à sa droite, M. Scott, directeur de l'économique au ministère des transports; à la droite de M. Scott, M. Knowles, commissaire à la Commission des Transports du Canada et à la droite de M. Knowles, M. Kirk, directeur du trafic, qui s'occupe des droits et des tarifs à la Commission des Transports du Canada.

Ces messieurs sont ici pour répondre aux questions spécifiques que vous leur poserez. Ce sont des spécialistes et je suis certain qu'ils pourront vous répondre aussi exactement qu'il est humainement possible de le faire.

Je rends maintenant la parole au président afin qu'il puisse continuer les délibérations.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Hees. Messieurs, avez-vous des questions à poser à ces fonctionnaires ainsi qu'à M. Hees au sujet du bill C-38 ?

M. CHEVRIER: Monsieur Kerr, j'aimerais à savoir quelle est, en dollars et en cents, la valeur des marchandises qui sont transportées par les chemins de fer en une année au Canada ?

M. ROD. KERR, Q:C. (*Commissaire en chef de la Commission des Transports du Canada*): Puis-je passer cette question à M. Knowles ?

M. CHEVRIER: Oui.

M. L. J. KNOWLES (*Commissaire, Commission des Transports du Canada*): Environ un milliard de dollars.

M. CHEVRIER: Combien pour le National-Canadien et combien pour le Pacifique-Canadien ?

M. KNOWLES: Je dirais environ 55 p. 100 pour le National-Canadien et environ 45 p. 100 pour le Pacifique-Canadien. Il y a peut-être une variation de 1 ou 2 p. 100, mais vous avez là la proportion.

M. CHEVRIER: Quelle partie de ce montant est couverte par les exceptions à la décision de la Commission en date du 18 novembre et aussi au bill que nous sommes à étudier ?



M. KNOWLES: La réponse se trouve dans le jugement de la Commission en date du 17 novembre. Je peux vous citer les chiffres. C'est le montant estimatif des revenus du National-Canadien et du Pacifique-Canadien pour l'année 1959.

M. CHEVRIER: A quelle page ?

M. KNOWLES: A la page 29 du jugement de la Commission en date du 17 novembre sous la rubrique "Chemins de fer nationaux, lignes canadiennes". Je ne sais pas si vous en avez un exemplaire.

M. CHEVRIER: Oui, j'en ai un.

M. KNOWLES: A la colonne (c), vous verrez que le revenu total du trafic-marchandises a été de 495 millions de dollars et...

M. CHEVRIER: Vous alliez finir votre réponse.

M. KNOWLES: Au-dessous de ce chiffre il y a un montant de \$3,100,000 qui comprend ordinairement les revenus obtenus en vertu du tarif-marchandises augmenté. Ce montant comprend les mouvements d'aiguillage qui ne figurent pas ordinairement ici, mais sous des étiquettes distinctes. Il comprend aussi le transport du lait par wagons de voyageurs. La première ligne indique le revenu provenant des taux du Pas du Nid-de-Corbeau, qui s'élève à \$32,500,000. Le montant du revenu provenant du trafic international, des frais généraux, des importations et exportations et autres montants connexes s'élèvent à \$137,200,000. Le revenu provenant du transport du charbon et du coke s'élève à \$20,000,000; le montant des taux concurrentiels est de \$73,800,000 et le montant des frais convenus est de \$56,400,000. Le reste des revenus provenant du tarif-marchandises est de \$175,100,000. Par l'expression "tout autre tarif-marchandises" les chemins de fer entendent tout le trafic normal qui reste après avoir déduit les autres rubriques.

M. CHEVRIER: Quelle proportion de ce trafic est transportée aux taux établis pour des catégories et pour des produits spécialement désignés ?

M. KNOWLES: Aux taux établis pour des catégories, il y en a environ 10 p. 100.

M. FISHER: C'est-à-dire 10 p. 100 de la valeur du trafic-marchandises ?

M. KNOWLES: Oui, 10 p. 100 de la valeur et non du poids.

M. CHEVRIER: C'est-à-dire 10 p. 100 du montant de 495 millions de dollars que vous avez mentionné pour le National-Canadien ?

M. KNOWLES: C'est bien ça. Vous n'avez pas encore les chiffres du Pacifique-Canadien. J'allais justement les tirer de la section suivante.

M. CHEVRIER: En ce qui concerne la question posée par M. Fisher, ai-je raison de supposer que le montant des marchandises transportées aux taux établis pour des catégories est égal à 10 p. 100 de 495 millions de dollars pour le National-Canadien ?

M. KNOWLES: Vous avez raison. Ce pourcentage a baissé. Il était de 19.6 en 1949 et il est descendu à 9.3 p. 100, soit 10 p. 100 en chiffres ronds, pour la dernière année dont nous avons les chiffres, c'est-à-dire pour 1957. La décision de la Commission n'indique pas...

M. CHEVRIER: Quel est le pourcentage pour les marchandises transportées aux taux établis pour des produits spécialement désignés ?

M. KNOWLES: Les données les plus récentes que je possède me donnent 41.3 p. 100.



M. CHEVRIER: Pour les deux chemins de fer ?

M. KNOWLES: Pour les deux chemins de fer.

M. CHEVRIER: Monsieur Knowles, pouvez-vous nous dire la valeur, en dollars et en cents, des marchandises transportées par les chemins de fer du Canada aux taux établis pour certaines catégories et pour certains produits spécialement désignés ?

M. KNOWLES: En dollars ?

M. CHEVRIER: Oui, et en cents.

M. KNOWLES: Si vous voulez parler du trafic normal, le montant total, y compris les marchandises transportées par la *Canada Steamship Lines* et par un ou deux petits transporteurs dont les taux ressemblent aux taux des chemins de fer, le montant total est de \$348,300,000.

M. CHEVRIER: Sur un total de un milliard environ ?

M. KNOWLES: Oui, en chiffres ronds, environ un milliard de dollars.

M. CHEVRIER: Je n'ai pas d'autres questions à vous poser pour le moment.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Puis-je poser une question à M. Knowles, monsieur le président ? Pouvez-vous nous donner tout de suite, ou pourrez-vous nous donner plus tard une analyse détaillée pour chaque région des chiffres que vous venez de fournir ?

M. KNOWLES: Oui, je peux vous donner ces chiffres pour chacune des trois régions. Pour la région de l'Ouest...

M. HEES: Pouvez-vous nous donner les bornes de chaque région ?

M. KNOWLES: La région de l'Ouest comprend la partie située à l'ouest de Port Arthur jusqu'à Vancouver et Prince-Rupert.

M. CHEVRIER: Je le regrette, mais je n'ai pas bien compris.

M. KNOWLES: La région de l'Ouest comprend toute la partie du pays située à l'ouest de Port Arthur et comprend la côte du Pacifique. D'après l'analyse des feuilles de route effectuée par la Commission pour ce trafic normal, 56.7 p. 100 des marchandises sont transportées dans la région de l'Ouest, 26.5 p. 100 sont transportées dans la région centrale, c'est-à-dire l'Ontario et le Québec, et 16.8 p. 100 dans la région des Maritimes.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'aurais une question à poser au sujet des taux établis pour certaines catégories. S'agit-il des mêmes taux que les taux qui sont désignés dans le rapport Turgeon sous le nom de "Tarif régulier de catégorie par mille" ?

M. KNOWLES: Non. Le tarif régulier de catégorie par mille n'existe plus. La quantité de marchandises transportées à ce tarif n'était que de 1 p. 100 du montant total. C'était des tarifs maximums que les chemins de fer ne pouvaient pas dépasser, mais ils n'avaient pas beaucoup d'importance, car il y avait tellement de tarifs moins élevés. Par suite du rapport de la commission Turgeon, les tarifs réguliers de catégorie par mille et ce que nous appelons les tarifs de ville (pour les villes qui avaient un tarif spécial en raison de leur chiffre d'affaires considérable) ainsi que toutes les catégories de tarifs ont été combinées en un seul système tarifaire qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 1955 et qui est uniforme pour toutes les régions situées à l'ouest de la ville de Lévis.



Les provinces Maritimes sont exemptées de ce tarif en vertu de l'article 336 de la Loi sur les chemins de fer.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Puis-je poser une question, monsieur le président ! Au sujet des chiffres que vous venez de donner pour les différentes régions, pouvez-vous nous donner pour chaque région, quelle est la proportion du revenu qui provient des taux établis à l'égard de catégories de marchandises et de produits spécialement désignés ?

M. KNOWLES: Ce sont ces chiffres que je vous ai donnés. Peut-être que je ne me suis pas expliqué assez clairement. Il ne s'agit pas des pourcentages du trafic total, il s'agit de la répartition des revenus provenant des taux qui font l'objet de ce bill.

M. FISHER: Monsieur le président, M. Knowles pourrait-il nous expliquer le système d'analyse des feuilles de route ?

M. KNOWLES: Si je peux vous l'expliquer ?

M. FISHER: Oui. En d'autres termes, ces chiffres sont des chiffres estimatifs, n'est-ce pas ? plutôt que des chiffres réels.

M. KNOWLES: Non, ces chiffres ne sont pas estimatifs, ils sont réels. Nous demandons aux chemins de fer d'envoyer à la Commission un pour cent du total des feuilles de route qui sont émises et ils doivent spécifier sur ces feuilles de route si les marchandises sont transportées à un taux concurrentiel, à un taux de catégorie, à un taux de produit désigné, à un taux convenu ou à n'importe quel autre taux. Nous analysons ces feuilles de route tous les ans. Nous en avons entre 20,000 et 25,000 et ce montant représente 1 p. 100 du montant total des feuilles de route.

Nous les séparons par régions, nous les séparons d'après le produit transporté, nous les séparons d'après la longueur du trajet et de toutes les façons qui peuvent être utiles pour nous fournir des renseignements.

J'ai ici un exemple d'un calcul des feuilles de route que nous avons fait, s'il peut être utile au Comité. En voici un exemplaire, monsieur Fisher, si vous désirez vous en servir. J'en apporterai d'autres à la prochaine réunion, si vous le désirez.

M. FISHER: Voici le point où je voulais en venir. Vous étudiez 1 p. 100 des feuilles de route et j'imagine que vos conclusions sont fondées sur des formules statistiques sûres.

M. KNOWLES: Oui. Nous faisons cette étude depuis six ou sept ans et les échantillons sont remarquablement uniformes. Le trafic ne varie pas beaucoup d'une année à l'autre, excepté pour certaines catégories dont la valeur baisse peu à peu, surtout les marchandises transportées au taux de certaines catégories, car ce sont les taux les plus élevés.

M. FISHER: Pouvons-nous conclure que, si la région de l'Ouest rapporte 56 p. 100 du revenu de 348 millions de dollars provenant des taux établis pour certaines catégories et pour certains produits, cette région rapporte environ 170 millions de dollars de revenus ?

M. KNOWLES: Je n'ai pas ces chiffres, monsieur Fisher. Mais si vous établissez les pourcentages de ces 348 millions de dollars, vous pouvez trouver ainsi le revenu de cette région.

M. CHEVRIER: Combien d'exemplaires des feuilles de route prenez-vous pour faire votre analyse ?



M. KNOWLES: Nous en prenons 1 p. 100.

M. CHEVRIER: Quelle quantité ce pourcentage représente-t-il? 25,000 ou 50,000?

M. KNOWLES: Entre 20,000 et 25,000.

M. CHEVRIER: Et de cette façon, vous pouvez vous rendre compte du mouvement du trafic d'une extrémité du pays à l'autre.

M. KNOWLES: Oui. Pour la première fois, nous avons un aperçu réel du mouvement des marchandises. Nous voyons d'où elles viennent, où elles vont, sur quelle distance elles sont transportées, quel revenu ce transport rapporte. Nous faisons nos calculs d'après le revenu par tonne-mille pour tous les produits désignés et pour toutes les catégories. Nous procédons de la même façon que l'*Interstate Commerce Commission* aux Etats-Unis. Cette commission fait aussi ses calculs d'après un échantillonnage de 1 p. 100. Cette méthode peut avoir des lacunes, car il peut y avoir une wagonnée de trafic une journée et ne pas y en avoir du tout le jour suivant ou la semaine suivante.

M. CHEVRIER: Cette analyse a été très utile à la Commission?

M. KNOWLES: Certainement.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Puis-je poser une question, monsieur le président? Avez-vous des données sur la quantité de marchandises qui entre dans chaque région et sur la quantité qui en sort? Vous avez donné des chiffres pour l'ensemble des marchandises transportées, mais avez-vous des données séparées concernant les marchandises qui entrent et les marchandises qui sortent pour chaque région?

M. KNOWLES: Non, nous ne faisons pas ces calculs.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ce ne serait pas possible?

M. KNOWLES: Nous ne faisons pas ce genre de calcul et les chemins de fer non plus. Mais je crois que le Bureau fédéral de la statistique a des tableaux qui indiquent de quelle province vient la wagonnée et vers quelles provinces elle se dirige. Ces chiffres ne vous aideraient pas beaucoup, car souvent les mêmes données figurent deux fois. On n'indique pas quel est le poids ni quels sont les frais et on omet certains autres renseignements au sujet d'un wagon qui part de la province d'Ontario pour se rendre en Colombie-Britannique ou ailleurs. Alors il est extrêmement difficile de tirer des conclusions de ces données et nous n'avons jamais trouvé qu'il était nécessaire de faire ces calculs.

M. FISHER: Monsieur le président, M. Knowles a-t-il des données au sujet des marchandises qui sont transportées par chemin de fer et par bateau vers l'Ouest?

M. KNOWLES: Oui nous en avons. Dernièrement, nous avons eu à régler un cas au sujet des taux de transport par bateau et par chemin de fer. Nous avons étudié ces taux attentivement et la Commission a présenté un rapport de son travail. Ordinairement, les chiffres des lignes de paquebots ne sont pas disponibles. On ne leur a pas demandé de remplir des déclarations à l'intention de la Commission, mais nous avons eu certains renseignements confidentiels au sujet des bénéfices des lignes de paquebots et ces bénéfices ne constituent qu'une partie de leur revenu.

Nous ne connaissons pas le montant du revenu total provenant du transport des marchandises depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de déchargement. Nous avons seulement le montant des bénéfices qui proviennent du transport des marchandises. Je ne sais pas exactement quels renseignements vous désirez obtenir à ce sujet. Je puis vous donner le montant global.



M. FISHER: Je désire une explication et je ne sais pas si elle se rapporte à la question que nous étudions. Y a-t-il une différence entre le transport par chemin de fer vers l'Ouest et le transport par chemin de fer et par bateau ?

M. KNOWLES: Oui.

M. FISHER: Ai-je raison de supposer que cette différence est basée sur le fait que le transport par eau est plus lent que le transport par chemin de fer et que, par conséquent, les taux de transport par eau sont moins élevés que les taux de transport par chemin de fer ?

M. KNOWLES: Au début, il y a plusieurs années, cette différence était basée sur deux facteurs, sur la lenteur du transport et sur le coût moins élevé du transport par eau. Vous serez probablement surpris d'apprendre que le coût du transport par eau pour les marchandises empaquetées est aussi élevé et même plus élevé à l'heure actuelle que le coût du transport par chemin de fer.

M. FISHER: L'explication que vous me donnez a une importance primordiale à mes yeux en ce qui concerne l'application de cette subvention. C'est un des points importants que je désire éclaircir au cours de cette enquête. Si cette subvention ne s'applique pas aux taux de concurrence entre le transport par chemin de fer et le transport par bateau, le trafic de marchandises empaquetées qui se fait sur les lacs sera dans une situation difficile ?

M. KNOWLES: Non. Le bill actuel prévoit une subvention pour les taux de transport par bateau et par chemin de fer entre l'Est et l'Ouest du Canada.

M. DRYSDALE: Monsieur Knowles, j'aimerais à savoir quelles sont les autres compagnies qui bénéficieront du bill C-38 et auront droit à une subvention, à part le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ?

M. KNOWLES: La *Northwest Steamships* qui transporte des marchandises à partir de l'Ouest de l'Ontario, des environs de Windsor, jusqu'à la Tête des lacs...

M. DRYSDALE: Je voudrais savoir les noms des compagnies de chemin de fer.

M. KNOWLES: Vous voulez savoir le nom des lignes de paquebots qui font du transport sur ces trajets par rail et par eau ?

M. DRYSDALE: Non, je désire simplement connaître le nom des compagnies qui auront droit à l'augmentation. A la page 2305 des Débats de la Chambre, en exposant les grandes lignes du bill, le ministre a déclaré: "Les sociétés assujéties à l'ordonnance n° 96300 et relevant ainsi de la mesure sont surtout le National-Canadien, le Pacifique-Canadien et ses lignes louées à bail, un certain nombre de petites sociétés de transport ferroviaire qui sont membres de l'Association des chemins de fer du Canada".

Je suis intéressé à connaître le nom de ces sociétés et, parce que je suis de la Colombie-Britannique, je suis particulièrement intéressé à savoir si le *Pacific Great Eastern* est de ce nombre.

M. KNOWLES: Le *Pacific Great Eastern* n'a pas demandé à la Commission l'autorisation d'augmenter ses tarifs, car il ne tombe pas sous la juridiction de la Commission.

M. DRYSDALE: Je sais que cette compagnie ne relève pas de la Commission, mais elle fait partie de l'Association des chemins de fer, n'est-ce pas ?

M. KNOWLES: C'est exact, mais l'Association des chemins de fer a bien précisé le nom des compagnies ferroviaires au nom desquelles elle a présenté des demandes.



J'ai en main une copie de la demande que nous a fait parvenir l'Association. Si vous me le permettez, je vais vous énumérer les compagnies ferroviaires au nom desquelles elle nous a présenté sa demande.

M. DRYSDALE: J'aimerais en effet à obtenir la liste de ces compagnies.

M. KNOWLES: Les compagnies en question sont la compagnie *Algoma Central and Hudson Bay Railway*, le National-Canadien, le Pacifique-Canadien et son réseau de chemins de fer à bail (qui comprend le *Dominion Atlantic Railway*, le *Quebec Central Railway*, le *Esquimalt and Nanaimo Railway*, le *Midland Railway Company of Manitoba*, le *Northern Alberta Railway* et le *Ontario Northland Railway*.

Au sujet de cette dernière compagnie, vous me permettrez de vous faire remarquer que seul le tronçon Swastika-Rouyn tombe sous la juridiction de la Commission des transports. Le reste du réseau ne tombe pas sous la juridiction de la Commission, car il s'agit d'une ligne qui est exploitée en vertu d'une charte provinciale. Il y a aussi le *Toronto, Hamilton and Buffalo Railway*.

Il y a plusieurs compagnies ferroviaires américaines qui font affaires au Canada et qui ont joint leur demande à celle des compagnies canadiennes. Les compagnies en question sont la *Great Northern Railway Company*, le *Michigan Central Railroad*, le *New York Central System*, la *Chesapeake and Ohio Railway Company* (qui dessert le Nord du pays) et la *Wabash Railroad Company*.

Il y a aussi deux petites lignes qui se sont jointes à la demande: le *Canada and Gulf Terminal Railway* et le *Napierville Junction Railway*. Trois ou quatre petites compagnies ferroviaires, qui font aussi affaires dans cette même région et qui ne sont pas mentionnées, n'ont pas participé à la demande. Le *Sydney and Louisburg Railway* en est une; on peut mentionner aussi le *Pacific Great Eastern*. Je crois qu'il y en a une ou deux autres, mais je ne peux pas me rappeler leur nom en ce moment.

M. DRYSDALE: Je me rendais très bien compte, avant même de vous poser ma question, qu'il y avait ici un problème de juridiction. Ce que je veux savoir, c'est ceci: Une compagnie ferroviaire comme le *Pacific Great Eastern*, par exemple, peut-elle bénéficier des avantages accordés par la Commission des transports ou être assujettie aux restrictions qui découlent de ces avantages. En d'autres termes, le *Pacific Great Eastern* se trouve dans la même situation que les autres compagnies ferroviaires en ce qui concerne l'augmentation des taux de transport. Les petites compagnies ne peuvent-elles pas bénéficier aussi de subventions pour faire face à l'augmentation de 17 p. 100 ?

En d'autres termes, ces compagnies-là doivent s'accommoder de l'augmentation de 17 p. 100, sans toucher de subvention, tandis que le National-Canadien, le Pacifique-Canadien et certaines des petites compagnies ferroviaires peuvent bénéficier de l'augmentation de 17 p. 100 et recevoir des subventions.

M. KNOWLES: C'est le gouvernement qui a décidé d'accorder la réduction uniquement aux compagnies qui ont demandé une augmentation du tarif-marchandises et qui ont obtenu une augmentation de 17 p. 100.

M. DRYSDALE: Le *Pacific Great Eastern* pourrait-il à une date ultérieure faire une demande à la Commission et tomber ainsi sous sa juridiction ?

M. KNOWLES: Non, pas à moins que le Parlement n'adopte une loi à cet effet; c'est-à-dire, pas à moins qu'on reconnaisse que cela servirait le bien public, ce qui aurait alors pour effet de faire tomber la compagnie sous la juridiction de la Commission.



M. CHEVRIER: Qui est-ce qui établit les taux de transport du *Pacific Great Eastern* à l'heure actuelle ?

M. KNOWLES: La compagnie fixe elle-même ses taux de transport.

M. DRYSDALE: Mais elle le fait conformément aux ordonnances de la Commission des transports, n'est-ce pas ?

M. KNOWLES: Pas tout à fait. Je sais qu'elle a déjà eu une échelle de tarifs qui différait beaucoup de celle qui était établie par la Commission, mais je crois que depuis quelques années elle a adopté des tarifs qui sont presque identiques à ceux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je crois qu'elle s'en tient au tarif établi par les autres compagnies ferroviaires en ce qui concerne les taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. KNOWLES: Non, monsieur.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je crois savoir qu'elle le fait.

M. KNOWLES: Je ne crois pas que cette compagnie s'en tienne au tarif exigé par les autres compagnies en ce qui concerne les taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): D'après les renseignements qui m'ont été fournis par les représentants de la compagnie, elle appliquerait les taux établis par les autres compagnies.

M. KNOWLES: Il se peut que cela se soit produit dernièrement, lorsque la compagnie a terminé la construction de sa ligne de raccordement à Dawson Creek.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si je comprends bien, le bill à l'étude a pour objet de subventionner l'expéditeur, mais, pour bénéficier de la subvention, l'expéditeur doit faire affaires avec certaines compagnies, n'est-ce pas ?

M. KNOWLES: Vous me posez là une question à laquelle je ne saurais vous donner de réponse. La Commission des transports s'en tient aux directives du gouvernement. Si je comprends bien, il s'agit ici d'une question qui relève du gouvernement. Le ministre des Transports, lui, pourrait peut-être vous expliquer comment il se fait que la subvention ne s'applique pas au *Pacific Great Eastern Railway*.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je comprends. Si vous me le permettez, je vous demanderai de nous fournir des renseignements au sujet d'une autre ligne ferroviaire de la Colombie-Britannique. La ligne en question est celle qui relie Vancouver et l'île Lulu. Je croyais que cette ligne était exploitée, en vertu d'un bail, par le Pacifique-Canadien.

M. KNOWLES: Je crois en effet que le Pacifique-Canadien a loué cette ligne en vertu d'un bail.

M. A. S. KIRK (*Directeur du trafic à la Commission des transports*): Cette ligne appartient maintenant au Pacifique-Canadien.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): L'administration de cette ligne ne relève pas de l'Administration centrale du Pacifique-Canadien, n'est-ce pas ! Je veux dire que cette ligne s'occupe elle-même de son exploitation.

M. KNOWLES: Elle appartient au Pacifique-Canadien. Le tarif-marchandises a été augmenté sur cette ligne et elle bénéficiera de la réduction, même si elle n'est pas mentionnée dans la demande.



M. DRYSDALE: Vous avez parlé du tronçon Swastika-Rouyn de l'*Ontario Northland Railway*. Comment se fait-il que cette compagnie ferroviaire soit comprise dans la demande ?

M. KNOWLES: C'est qu'une compagnie se trouve assujettie automatiquement à la Loi sur les chemins de fer du moment qu'une de ses lignes franchit la frontière d'une province. L'*Ontario Northland* a organisé une corporation autonome pour la gestion du *Nipissing Central Railway*.

M. CHEVRIER: Le *Pacific Great Eastern* ne peut-il rien faire pour tomber sous la juridiction de la Commission des transports et, de ce fait, bénéficier aussi de la subvention ?

M. KNOWLES: Non, la compagnie ne peut se mettre d'elle-même sous la juridiction de la Commission. Elle peut seulement demander au Parlement d'adopter un bill pour déclarer que l'exploitation de sa ligne contribue au bien public, et je dois vous dire qu'il y a plusieurs choses à considérer dans une demande comme celle-là.

M. CHEVRIER: Dans ces conditions, comment se fait-il que les lignes du *Ontario Northland Railway* autres que le tronçon Swastika-Rouyn tombent sous la juridiction de la Commission ?

M. KNOWLES: Elles ne tombent pas sous la juridiction de la Commission.

M. CHEVRIER: J'ai cru comprendre que c'était le cas, en ce qui concerne la fixation des taux de transport.

M. KNOWLES: Le seul trafic qui tombe sous la juridiction de la Commission est celui qui se fait sur la ligne Swastika-Rouyn. La Commission n'a aucune juridiction sur la ligne North-Bay-Cochrane.

M. SMITH (*Lincoln*): J'aimerais, monsieur le président, à poser une ou deux questions au sujet des expéditions de fruits et de légumes en provenance des Etats-Unis, et nous savons que ces expéditions sont importantes. Les fruits en provenance de la Georgie et à destination de Winnipeg ou de Montréal seront-ils assujettis, au moment de franchir la frontière à Niagara Falls, par exemple, au tarif-marchandises qui s'applique aux marchandises canadiennes expédiées par la péninsule de Niagara ?

M. KNOWLES: D'une manière générale, les expéditions de fruits en provenance des Etats méridionaux des Etats-Unis et dont le point de destination se trouve au Canada sont assujetties à des taux directs pour tout le trajet. Les expéditions de cette nature ne sont pas assujetties au tarif local au moment de leur arrivée à Niagara Falls, sauf s'il n'y a pas de taux fixés pour tout le trajet. Si tel est le cas, les expéditions paient le tarif américain jusqu'à la frontière et le tarif canadien jusqu'à leur point de destination. Mais, dans l'ensemble, des tarifs d'entier parcours ont été établis d'un commun accord entre les lignes ferroviaires canadiennes et les lignes américaines. En outre, ces taux sont fondés généralement sur les taux en vigueur aux Etats-Unis, car les lignes américaines, qui craignent de se faire taxer de favoritisme, ne conclueront pas d'accords au sujet des taux de transport avec le Canada et le Mexique à moins que les taux de passage soient basés sur les tarifs en vigueur aux Etats-Unis ou même qu'ils soient légèrement supérieurs. Elles n'accepteraient pas de taux inférieurs.

M. SMITH (*Lincoln*): Si je ne me trompe, le gouvernement américain subventionne les expéditions de fruits et de légumes qui sont destinées à l'exportation. Si l'on s'en tient à vos observations, cela voudrait dire que les fruits en provenance des Etats-Unis pourraient être expédiés, disons, de Niagara Falls à Montréal à meilleur marché que les fruits récoltés au Canada.



M. KNOWLES: Non, je ne le crois pas. Mais je n'oserais m'aventurer plus loin avant de procéder à une comparaison minutieuse entre les tarifs canadiens et les tarifs américains.

M. SMITH (*Lincoln*): Ne pouvez-vous nous donner plus de précisions à ce sujet.

M. KNOWLES: Malheureusement, je ne le peux pas.

M. SMITH (*Lincoln*): Si je vous demande cela, c'est que j'ai des raisons de croire que les expéditions en provenance des Etats-Unis jouissent d'un traitement de faveur qui n'est pas accordé aux expéditions qui ont leur point d'origine au Canada. Je n'ai pas encore réussi à tirer cette question au clair.

M. KNOWLES: Si les marchandises en provenance des Etats-Unis sont subventionnées, la Commission des transports n'y peut rien.

M. SMITH (*Lincoln*): Dans ces conditions, rien n'empêche le gouvernement américain de subventionner ses exportations au delà de la frontière canadienne et jusqu'à n'importe quelle destination au Canada.

M. KNOWLES: Je ne suis pas très versé dans cette question-là. Vous me posez là une question à laquelle je ne saurais répondre.

M. CHEVRIER: J'aimerais, monsieur le président, à revenir à une question que j'ai posée auparavant. On a affirmé que la subvention serait versée aux provinces où les trajets sont longs, mais les provinces où les trajets sont courts en bénéficieraient aussi, n'est-ce pas ?

M. KNOWLES: La subvention sera accordée à toutes les compagnies ferroviaires qui appliqueront l'augmentation de 17 p. 100 sur le tarif régulier. Nous avons essayé de trouver une formule qui nous aurait permis d'appliquer la subvention uniquement aux marchandises transportées sur de longs trajets, mais nous nous sommes aperçus qu'il était impossible d'y arriver.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous nous fournir un état détaillé de la répartition du volume des expéditions assujetties aux taux de catégorie et aux taux de produits désignés entre les provinces où les trajets sont longs et les provinces où les trajets sont courts ? En d'autres termes, je voudrais savoir quel est le volume des expéditions qui est assujetti aux taux de catégorie et aux taux de produits désignés dans les provinces où les trajets sont longs et le volume des expéditions assujetties aux taux de catégorie et aux taux de produits désignés dans les provinces où les trajets sont courts.

M. KNOWLES: J'ai recueilli des données à ce sujet, monsieur Chevrier. J'espère que je les ai apportées.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Puis-je vous demander de nous donner aussi une définition d'un court trajet et d'un long trajet ?

M. CHEVRIER: J'allais justement vous poser la même question; je l'ai prise en note dans la liste de questions que je veux vous poser.

M. DRYSDALE: Je crois qu'il serait utile aussi, monsieur le président, qu'on nous donne des précisions au sujet de la signification des expressions "taux de catégorie", "taux de produits désignés" et "taux de concurrence" qui sont employées dans l'ordonnance à l'étude.

M. KNOWLES: Nous avons un document qui explique tout cela en quelques mots. Je ne l'ai pas à la portée de la main actuellement, mais je pourrai vous le faire voir plus tard, si vous le voulez.



M. CHEVRIER: Je veux bien que nous en restions là. J'ai d'autres questions à vous poser.

M. KNOWLES: Je m'adressais à votre collègue, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: Je vous demande pardon.

M. KNOWLES: Je me suis procuré l'analyse des feuilles de route pour l'année 1957. J'ai fait passer les cartes dans la machine compilatrice afin de savoir quel volume de trafic avait été expédié sur des trajets de différentes longueurs. Je crois que je peux maintenant vous fournir les renseignements que vous voulez. Les marchandises transportées sur des trajets de moins de 500 milles ont rapporté la somme de \$1,234,000 en recettes sur un total approximatif de \$3 millions. Sur des trajets de 500 milles à 1,000 milles, la somme est de \$732,000; sur des trajets de 1,000 à 1,500 milles, \$456,000; sur des trajets de 1,500 milles à 2,000 milles de longueur, \$194,000; sur des trajets de 2,000 milles à 2,500 milles, \$266,000; sur des trajets de 2,500 milles à 3,000 milles, \$75,000; enfin sur des trajets de plus de 3,000 milles de longueur, \$8,000. Il serait possible d'établir un pourcentage en se basant sur ces données.

M. CHEVRIER: Pouvez-vous nous dire maintenant quelle est la répartition du montant des recettes provenant des marchandises assujetties aux taux de catégorie et aux taux de produits désignés pour les trajets de 0 à 249 milles ?

M. KNOWLES: Je n'ai pas saisi le sens de votre question, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: Si je ne me trompe, il existe 10 classes de trajets. Vous venez de me fournir les données qui s'appliquent à quelques-uns de ces classes. J'aimerais à obtenir les données qui s'appliquent aux neuf ou dix classes, selon le cas.

M. KNOWLES: Je n'ai pas ces données à portée de la main. Je les ai compilées seulement par classes de 500 milles de longueur.

M. CHEVRIER: Voudriez-vous avoir l'obligeance de me procurer les données complètes, tout comme vous venez de le faire pour cinq ou six classes ? J'aimerais à obtenir les données qui s'appliquent aux neuf classes, c'est-à-dire les classes 0-249, 250-499, 500-749, 750-999, 1,000-1,499, 1,500-1,999, 2,000-2,499 et jusqu'à la dernière classe qui est 3,500-3,999 ou 4,000-4,500. Puis-je vous demander de me fournir le volume des expéditions assujetties aux taux de catégorie et aux taux de produits désignés dans chacune de ces classes ?

M. KNOWLES: Il est un peu difficile de vous procurer ces renseignements. Je crois que cela demandera sûrement quelques jours. Nous pouvons vous procurer les renseignements que vous voulez, en passant les cartes de nouveau dans la machine compilatrice et en la réglant de façon à obtenir le total de chacune des classes de trajets. J'espère que les montants de ces différentes classes de trajets répondront exactement à ce que vous demandez.

M. CHEVRIER: Oui. Ce que je veux savoir, c'est quel pourcentage de la subvention s'appliquera aux marchandises transportées dans les provinces où les trajets sont longs et quel pourcentage ira aux provinces où les trajets sont courts. Je crois que la meilleure façon de procéder serait de répartir les montants entre les neuf classes.

M. KNOWLES: Tout dépend de ce que vous entendez par long trajet et par court trajet.

M. CHEVRIER: Cela nous amène à nous demander quelle est la définition d'un long trajet.



M. KNOWLES: Je ne peux pas vous le dire; tout dépend des provinces et des territoires concernés. Si nous parlons du Canada, je dirai qu'un long trajet est une distance de 500 milles ou même de 1,000 milles; un long trajet peut aussi atteindre 4,250 milles, soit la distance de Saint-Jean (Terre-Neuve) à Prince Rupert.

M. CHEVRIER: Qui décide si le trajet est long ou court ?

M. KNOWLES: Personne ne l'a jamais déterminé.

M. FISHER: Les expressions "long trajet" et "court trajet" sont-elles des facteurs dont vous tenez compte dans vos taux ?

M. KNOWLES: Non, les taux s'échelonnent depuis cinq milles de trajet jusqu'à 4,500 milles. Cela dépend de la province où l'on se trouve, que le trajet soit de 100 milles ou de 1,000 milles. Ainsi, le plus long trajet de l'île du Prince-Edouard est de 100 ou 150 milles, alors qu'un court trajet équivaut à 10, 20 ou 30 milles. Cela n'a aucun rapport avec l'Ontario et le Québec, ni avec la distance de l'Est à l'Ouest.

M. CHEVRIER: Le Comité aimerait à savoir qui doit profiter de la subvention de 7 p. 100. Les provinces où les trajets sont courts doivent-elles en profiter aussi bien que les provinces à longs trajets ?

M. KNOWLES: Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: Combien recevront les provinces où les trajets sont courts par rapport aux provinces à longs trajets ?

M. KNOWLES: Je ne puis vous donner les chiffres par province, car nous n'établissons pas cette statistique.

M. CHEVRIER: Vous avez un schéma ?

M. KNOWLES: En ce qui concerne les trois régions, je vous ai déjà donné ces renseignements.

M. CHEVRIER: Je le sais, mais je ne crois pas que les renseignements donnés soient suffisants. Je voudrais les avoir par rapport à ces différents trajets, car les renseignements seraient alors plus détaillés en ce qui regarde les taux de catégorie et les taux sur un produit désigné à l'intérieur des trois régions que vous avez mentionnées.

M. KNOWLES: C'est le ministère des Transports qui est chargé de cette question. Ce ministère a une fiche poinçonnée pour chaque feuille de route, ce qui veut dire qu'il y a de 20,000 à 25,000 fiches à repasser. Il faudrait régler les machines afin qu'elles classent les fiches par groupes différant entre eux de dix milles, (Exemple 0 à 10, 10 à 20, 20 à 30 etc.). Je ne crois pas que nous puissions faire des groupes de cinq milles, car les machines ne sont pas ajustées pour cela. Quoi qu'il en soit, en ce qui a trait aux groupes de dix milles, je puis vous donner la répartition de ces trois millions de dollars de revenus par groupes de milles. M. Scott, qui est en charge de ce travail, m'informe qu'il lui faudra quelques jours pour recueillir les cartes de route et les passer dans les machines afin d'obtenir les renseignements désirés.

M. CHEVRIER: Est-ce que nous aurons ces renseignements éventuellement ? Il importe peu qu'ils ne soient pas disponibles avant la fin des séances du Comité. Je serai satisfait s'ils sont versés au dossier. Ils pourraient être annexés aux témoignages.

M. FISHER: Est-ce que l'allocation des subventions est aussi simple que dans le cas suivant. D'après les derniers relevés, la région de l'Ouest fait à l'heure



actuelle 56 p. 100 du trafic à des taux de catégories et à des taux pour produits désignés. Dois-je comprendre que pour les 56 p. 100 du trafic aux taux de catégorie et aux taux de produits désignés, on allouera à la région de l'Ouest environ 56 p. 100 de la subvention ?

M. KNOWLES: C'est exact.

M. FISHER: Est-ce aussi simple que cela ?

M. KNOWLES: Oui, c'est aussi simple que cela.

M. CHEVRIER: Ce n'est pas comme cela que le calcul se fait.

M. FISHER: En vous fondant sur ce qui a été dit, pourriez-vous nous expliquer comment la subvention sera répartie ?

M. KNOWLES: Voulez-vous dire comment les taux vont être réduits ?

M. FISHER: Oui.

M. KNOWLES: C'est très simple. Il y a un tarif principal qui est divisé en deux colonnes: les colonnes (a) et (b); le taux est à 100% dans la colonne (a) et de 117% dans la colonne (b). Toutes les marchandises qui tombent dans la catégorie du 17 p. 100 sont inscrites sur une liste supplémentaire qui renvoie au tarif principal. Les chemins de fer n'auront qu'à publier un nouveau tarif principal dans lequel la colonne (a) indiquera le taux à 100% et la colonne (b) le taux à 110%. Non, je m'excuse, ils n'auront pas besoin de faire ce travail, car la subvention s'applique à tous les taux du tarif principal qui...

M. FISHER: La subvention ne s'appliquera pas du tout comme la subvention d'appoint pour la région intermédiaire.

M. KNOWLES: Non. Il faudra que les chemins de fer fassent autant de calculs et présentent autant de feuilles de route. Le calcul de la subvention d'appoint était différent de cela.

M. FISHER: Cette subvention d'appoint a des limites bien déterminées. Il faut faire le calcul pour l'année écoulée. Avec la subvention nouvelle, on commence à neuf. Le taux de \$1.17 est d'abord accordé et on fait ensuite la réduction. Ce sera le taux pour tout le trafic qui se fait aux taux de catégorie et aux taux pour produits désignés.

M. KNOWLES: Oui, monsieur.

M. TUCKER: J'aimerais à savoir si la subvention sera applicable aux taux d'été publiés par les chemins de fer Nationaux à l'égard du transport entre Toronto et Saint-Jean (T.-N.) par exemple.

M. KNOWLES: Ces taux seront admissibles à la subvention si ce sont des taux normaux. De plus la subvention s'appliquera pour n'importe quelle distance, que le point de départ soit Montréal, Toronto, Windsor ou Vancouver et le point d'arrivée Saint-Jean (T.-N.).

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Une des choses qui a été signalée dans le rapport de la Commission royale Turgeon, c'est que, lorsqu'il y a eu des hausses horizontales du tarif-marchandises, les effets ont été beaucoup plus sérieux sur les expéditions de longue distance que sur les expéditions de courte distance, car les proportions n'étaient pas gardées. En raison du coût élevé que doit payer l'expéditeur pour que ses marchandises atteignent un marché donné, on a signalé que ses frais de transport sont plus élevés que les frais payés pour une expédition de courte distance. On a demandé que les taux diminuent proportionnellement avec la



distance. Est-ce que, dans l'application de la nouvelle subvention, on a étudié la possibilité d'appliquer plus généreusement la subvention aux longs voyages ou est-ce que tous les expéditeurs vont être traités de la même façon ?

M. KNOWLES: J'ai essayé de tenir compte de ce facteur, mais cela a été impossible. Cela entraînait tellement de complications que le tableau du tarif-marchandises devenait presque indéchiffrable.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Supposons que l'augmentation de 17 p. 100 n'ait pas été appliquée, soit pour faire concurrence à d'autres entreprises soit pour faire la conquête du marché, et que, pour cette raison, les chemins de fer aient décidé de ne prendre que 10, 12, 15 ou 16 p. 100 d'augmentation du tarif, ils portent l'augmentation à 15 ou 16 p. 100, profiteraient-ils de la subvention ?

M. KNOWLES: Les chemins de fer ne changent pas leurs taux de cette façon-là. Quand nous les autorisons à augmenter leurs taux de 17 p. 100, ils annexent cette augmentation de 17 p. 100 au tarif principal. Une liste de toutes les marchandises transportées aux taux normaux renvoie au tarif principal, et toutes sont augmentées normalement de 17 p. 100. Il se peut que plus tard les chemins de fer constatent qu'ils perdent de la clientèle en imposant le 17 p. 100; ils réduisent alors les taux, qui deviennent des taux de concurrence.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): En d'autres termes, si les compagnies de chemin de fer appliquent le 17 p. 100 et obtiennent la subvention de 7 p. 100, supposons qu'elle soit de 7 p. 100, et s'ils constatent que la concurrence est de plus en plus difficile et qu'ils doivent réduire leurs taux, qu'est-ce qui arrivera ? est-ce que la réduction de 7 p. 100 sera appliquée ?

M. KNOWLES: Elle sera appliquée par l'adoption du taux normal. L'adoption du taux effectuera la réduction de 7 p. 100.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): En d'autres termes, le taux deviendra un taux de concurrence et les chemins de fer recevront quand même une subvention ?

M. KNOWLES: Non, ils ne recevront pas de subventions sous le régime des taux de concurrence.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Est-ce que cela signifie que la subvention de 7 p. 100 sera enlevée dans les cas de taux de concurrence ?

M. CHEVRIER: Les chemins de fer n'auront pas de subvention dans ce cas-là.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Les chemins de fer ont augmenté les taux de 17 p. 100 et ils ont obtenu la subvention de 7 p. 100. Par la suite, ils constatent que la concurrence devient difficile et que le taux n'est pas satisfaisant, car ils perdent de l'achalandage et ils doivent réduire le taux d'un autre 5 p. 100. Qu'est-ce qui pourrait alors se produire ? Est-ce que les chemins de fer vont continuer à toucher la subvention de 7 p. 100 ?

M. KNOWLES: Non, tout ce qu'ils peuvent faire, c'est de soumettre leurs feuilles d'expédition qui ont été augmentées d'abord de 17 p. 100 et qui ont été ensuite réduites de 10 p. 100.

M. CHEVRIER: N'est-ce pas là le problème au sujet duquel une décision a été rendue le 18 novembre 1958 ? N'est-ce pas là la date qu'il faut prendre en considération pour l'augmentation de 17 p. 100 ?

M. KNOWLES: C'est exact. Le bill à l'étude dit simplement: "si la Commission autorisait par cette ordonnance".



M. CHEVRIER: Si les chemins de fer n'ont pas appliqué l'augmentation de 17 p. 100 à compter de la date du jugement jusqu'à ce que la subvention devienne en vigueur, alors la subvention ne s'applique pas.

M. KNOWLES: C'est exact.

M. CHEVRIER: Je reviens à ma première question à laquelle vous avez répondu en disant que la chose n'est pas compliquée. Je me permets, bien respectueusement, de différer d'opinion avec vous sur ce point, car il y a beaucoup de taux de transport qui ne bénéficient pas de l'augmentation de 17 p. 100 parce que, si les compagnies avaient haussé ces taux de 17 p. 100, elles n'auraient pas fait le transport des marchandises touchées par ces taux. Ces taux n'ont peut-être été augmentés que de 3 p. 100.

M. KNOWLES: Ces taux tombent alors dans la catégorie des taux de concurrence.

M. CHEVRIER: Et ils ne bénéficieraient pas de la subvention.

M. KNOWLES: C'est exact.

M. CHEVRIER: Et il doit y avoir beaucoup de ces taux.

M. KNOWLES: Il n'y a pas de doute qu'il y en a beaucoup; mais, si je comprends bien la question, le bill à l'étude a pour but d'aider exclusivement l'expéditeur qui doit payer le taux augmenté de 17 p. 100.

M. CHEVRIER: Oui, l'objet du bill est d'aider l'expéditeur et d'aider aussi les chemins de fer.

M. HEES: L'objet du bill est d'aider à l'expéditeur et, en fin de compte, au consommateur.

M. CHEVRIER: Je vous demande pardon. Avec tout le respect que je vous dois, j'ai été mêlé à ces questions longtemps avant vous. Si le bill a pour objet de venir en aide à l'expéditeur, il a aussi pour objet de venir en aide aux chemins de fer, car les chemins de fer se trouvent dans une situation bien difficile à l'heure actuelle. Il n'y a pas de doute que les chemins de fer se trouvent dans une situation plus difficile qu'ils ne l'ont jamais été au point de vue du transport des marchandises. Je crois, n'est-ce pas? que c'est là une façon raisonnable d'envisager la question.

M. KNOWLES: Je comprends ce que vous voulez dire. Il est incontestable que, par le fait que le gouvernement se charge du paiement de 7 p. 100 du coût du transport, les chemins de fer ne seront pas obligés de demander des taux aussi élevés.

M. CHEVRIER: Revenons à cette ordonnance qui semble si simple aux yeux du public. Il me semble que ce n'est pas si simple que cela. Je ne suis pas certain de la comprendre moi-même. En tous cas, si je ne la comprends pas bien, vous pourrez peut-être me corriger. S'il est vrai que des milliers de taux ne bénéficient pas de l'augmentation de 17 p. 100, parce qu'il n'était pas opportun de les augmenter à ce point, est-il aussi simple que vous le dites d'appliquer la subvention à ces taux?

M. KNOWLES: Oui car, pour ces taux de transport moins élevés, il n'y a pas de renvoi au trafic principal.

M. CREAGHAN: Puis-je poser une question, monsieur le président? Si je comprends bien la portée de ce bill, ces 20 millions de dollars ne peuvent servir qu'à la subvention du transport de marchandises transportées à des taux de catégories et à des taux pour produits désignés n'étant pas des taux de concurrence et



augmentés de 17 p. 100 avant le 17 novembre, pour avoir droit à la subvention. En d'autres termes, une faible proportion de la subvention va au Canada central, ou région de l'Ontario et du Québec, car très peu de tarifs, dans ces provinces, sont non concurrentiels. Est-ce exact ?

M. KNOWLES: J'ai cité les chiffres il y a un instant; la région centrale aurait 26½ p. 100 de la subvention, car il y a beaucoup de taux normaux dans l'Ontario et le Québec et il est faux de penser que tout tarif est concurrentiel dans ces provinces.

M. CREAGHAN: Ce n'est pas ce que je disais. Je disais seulement que la majorité des tarifs de l'Ontario et du Québec sont concurrentiels, ce qui revient à dire qu'il n'y a pas de taxes convenues concurrentielles qui...

M. KNOWLES: Pourtant, il y a encore 26½ p. 100 du trafic de ces provinces qui se prévaut de l'augmentation intégrale de 17 p. 100.

M. CREAGHAN: Je pensais que vous alliez dire "seulement 26½ p. 100".

M. FISHER: Je croyais que 26½ p. 100 représentait la valeur des marchandises.

M. CHEVRIER: C'est bien le pourcentage du revenu de tout le trafic-marchandises, n'est-ce pas ?

M. KNOWLES: Le pourcentage de tout le trafic normal, oui.

M. HEES: Du Canada.

M. CHEVRIER: Est-ce que je peux poursuivre la dernière question de mon collègue ? Comment se divise le revenu provenant des taux de catégories et des taux de produits désignés entre les trois régimes dont vous avez parlé, l'Ouest, le centre et les Maritimes ? Quelle est la répartition ?

M. KNOWLES: Il ne sont pas divisés.

M. CHEVRIER: Comment sont-ils répartis, alors ?

M. KNOWLES: Si un wagon part de Saint-Jean (T.-N.) pour se rendre à Vancouver, il traverse les trois régions, et il n'y a pas de répartition des revenus pour le transport effectué dans chaque région. La chose n'est pas nécessaire. Le revenu est assigné à la région d'où partent les marchandises.

M. CHEVRIER: Si vous ne pouvez pas donner la répartition par régions, pourriez-vous nous dire comment se répartissent les tarifs, en dehors des trois pourcentages que vous avez cités ?

M. KNOWLES: Les expéditions et les arrivées de chaque région se contrebalancent plus ou moins. Les échanges sont nombreux d'une région à l'autre.

M. CHEVRIER: Serait-il vrai de dire que ce n'est pas la longueur du trajet qui détermine si la subvention est applicable ?

M. KNOWLES: Pas du tout ! Un transport sur un trajet de cinq milles peut bénéficier de la subvention, à condition qu'il soit assujéti à l'augmentation de 17 p. 100.

M. CHEVRIER: En ce cas, l'application de la subvention dépend du genre de tarif qui est imposé à l'expéditeur.

M. KNOWLES: Exactement.



M. CHEVRIER: C'est donc le tarif imposé à l'expéditeur qui détermine l'applicabilité de la subvention à son égard.

M. KNOWLES: C'est exact.

M. CHEVRIER: Mais vous ne pouvez pas me dire comment se répartit ce genre de tarif ?

M. KNOWLES: Je ne peux vous en dire plus que ce que j'ai ici sous forme de pourcentages.

M. CHEVRIER: Eh ! bien, pouvez-vous nous donner ces pourcentages ? Je suppose que nous arriverions à faire le calcul nous-mêmes. Pouvez-vous nous dire ce que ces pourcentages représentent en dollars et en cents ?

M. KNOWLES: Il n'y a qu'un petit calcul à faire. L'Ouest du Canada représente 56.7 p. 100 de \$348,300,000. En calculant les pourcentages sur ce montant, vous aurez le revenu du trafic provenant de chaque région.

M. CHEVRIER: C'est ce que je voulais que vous fassiez pour moi.

M. SMITH (*Lincoln*): Je vais être aussi bref que possible. J'ai posé deux questions dont la première a reçu une bonne réponse. Voici la seconde. Le gouvernement américain subventionne-t-il, ou peut-il subventionner les fruits et les légumes américains ou, plus exactement, les tarifs de transport auxquels ils sont soumis, quand ils sont destinés au Canada ?

M. KNOWLES: Je l'ignore.

M. SMITH (*Lincoln*): Dans ce cas, veuillez consigner ma question au procès-verbal et y chercher une réponse.

M. KNOWLES: Je ne sais rien des subventions accordées aux chemins de fer américains, en particulier quant au transport des fruits.

M. SMITH (*Lincoln*): Je voudrais bien avoir ces renseignements. Si vous ne pouvez me les trouver, je tâcherai de me les procurer ailleurs.

M. KNOWLES: Vous parlez du transport des fruits en particulier, n'est-ce pas ?

M. SMITH (*Lincoln*): Non, je parle des subventions aux tarifs-marchandises en général.

M. KNOWLES: C'est un sujet que j'ignore complètement.

Le PRÉSIDENT: Nous essaierons d'avoir la réponse pour vous, monsieur Smith.

M. KNOWLES: Je vais demander ce renseignement à la *Interstate Commerce Commission*.

M. SMITH (*Lincoln*): La chose nous est indifférente en dehors de la saison des fruits; mais quand nos fruits vont sur le marché, cela pose tout un problème.

M. KNOWLES: C'est là une question que j'ignore complètement.

M. FISHER: Nous allons dépenser 20 millions de dollars en un an. Pouvez-vous nous tracer l'itinéraire de cet argent depuis sa source, au ministère des Finances, jusqu'au moment où il est versé ? Où va ce montant ? Est-ce que c'est la Commission des transports qui paie ces 20 millions ?

M. HEES: Sauf erreur, c'est le ministère des Finances qui les verse aux chemins de fer quand il reçoit de la Commission des transports la preuve que les chemins de fer et les compagnies de navigation ont réduit leurs tarifs-marchandises de tant pour cent.



M. FISHER: C'est peut-être ce chiffre rond de 20 millions de dollars qui me tracasse un peu, mais ne représente-t-il pas une réduction de 7 p. 100 des revenus estimatifs de l'an passé ?

M. HEES: Oui.

M. FISHER: Voilà une autre année dont vous ne pouvez pas analyser la statistique. Comment allez-vous combler la différence ? Il ne serait peut-être pas impossible que, en raison de l'augmentation du trafic, les compagnies de chemin de fer devraient recevoir 21 ou 22 millions de dollars. Sur quoi vous appuyez-vous pour fixer le plafond de la subvention ?

M. HEES: On verra cela au fur et à mesure que l'année s'écoule. J'ai toujours dit qu'il y aurait une réduction d'à peu près 7 p. 100. Nous avons 20 millions de dollars à dépenser à cette fin. A mesure que les chemins de fer réduiront leurs tarifs-marchandises au cours de l'année, le ministère des Finances les remboursera conformément aux dispositions du présent bill. Cela va être tout un travail, mais nous essayerons d'arriver juste à la fin de l'année.

M. FISHER: On parle de la fin de la récession. Si le volume du trafic augmente, il est tout à fait possible que tous nos plans soient bouleversés et que les chemins de fer soient obligés d'établir de nouveaux tarifs avant la fin de l'année ?

M. HEES: C'est possible. Mais, si le bill est adopté, nous disposerons de 20 millions de dollars. S'il y a une augmentation trop considérable de trafic, nous ne pourrions peut-être plus réduire de 7 p. 100. Nous serons alors obligés de nous contenter d'un peu moins.

M. FISHER: D'autre part, si le trafic diminue vers la fin de l'année...

M. HEES: Alors, ce sera plus. Nous avons 20 millions de dollars à verser en douze mois.

M. FISHER: Les paiements vont commencer dès que le bill sera adopté, n'est-ce pas ?

M. HEES: Oui.

M. FISHER: Si bien que, à la fin de l'année, il ne restera rien des 20 millions ?

M. HEES: Exactement.

M. FISHER: Une autre question, monsieur le président. Nous n'adoptons cette mesure que pour une période d'un an ?

M. HEES: Oui.

M. FISHER: Puis-je me permettre, monsieur le ministre, de vous poser une question ? Si, à la fin de cette période de douze mois, le Parlement ne change pas d'attitude à l'endroit des tarifs-marchandises, peut-on envisager la prorogation de validité de la mesure actuelle ?

M. HEES: Si, d'ici un an, on n'a pas présenté un rapport sur les tarifs des chemins de fer, ou si on peut prévoir qu'il n'en sera pas présenté avant un an, le gouvernement devra étudier très sérieusement les mesures à prendre.

M. DRYSDALE: Je m'intéresse à cette ordonnance n° 96300 mise en vigueur le 17 novembre et au 17 p. 100 d'augmentation qu'elle permet.

A supposer que, après le 17 novembre 1958, les compagnies de chemins de fer aient décidé de réduire l'augmentation à 10 ou à 5 p. 100. Y a-t-il une clause qui puisse les forcer à rétablir le 17 p. 100 pendant cette période ?



D'autre part, puisque l'ordonnance n° 96300 me semble facultative, si les chemins de fer n'ont pas appliqué l'augmentation sur telle ou telle marchandise, pourraient-ils, au moment où le bill entre en vigueur, en apprenant la bonne nouvelle de la subvention, se dépêcher soudain d'augmenter leurs tarifs de 17 p. 100 pour avoir droit à cette subvention ? Qu'est-ce qui peut les empêcher d'agir ainsi ?

M. KNOWLES: La réponse se trouve dans la nature facultative de l'ordonnance de la Commission. S'ils n'ont pas encore profité de l'augmentation, je ne vois pas ce qui les empêcherait de le faire maintenant.

M. DRYSDALE: Et de profiter ainsi des dispositions du bill à l'étude.

M. KNOWLES: Evidemment. Pourquoi pas ?

M. DRYSDALE: Il serait donc permis de réduire un tarif de 10 p. 100, par exemple, puis de le relever de 17 p. 100 ?

M. KNOWLES: Oui, ça peut être à l'avantage des expéditeurs...

M. DRYSDALE: Somme toute, la seule condition, c'est de remonter le tarif de 17 p. 100 avant que la loi ne soit adoptée ?

M. KNOWLES: Je peux me tromper, mais je pense qu'on peut faire cela. M. Kerr est avocat et saura vous dire si j'ai raison.

M. DRYSDALE: Vous avez parlé d'un tarif principal. Comme je suis un membre relativement nouveau au Comité, j'aimerais bien qu'on me donne la définition de ce qu'on appelle taux de catégories, taux de produits désignés, et taux concurrentiels. Est-ce que les gens qui désireraient consulter ce tarif principal, comme moi-même, pourraient se le procurer ?

M. KNOWLES: Nous pouvons vous en donner un exemplaire, si vous le désirez, ainsi que les suppléments qui indiquent les rajustements de certains taux.

M. FISHER: Quand vous parlez de tarif principal, s'agit-il du livre de l'Association des compagnies de chemins de fer, qui contient toutes les catégories ?

M. KNOWLES: Non; vous pensez au livre de classification de marchandises, qui contient 8,000 groupes d'articles divisés en dix catégories et qui assigne un taux à chaque article.

Vous avez là les taux de catégories et, d'après ces taux, on établit les taux de produits désignés. Un taux de produit désigné est seulement un taux inférieur au taux de catégorie.

M. FISHER: Monsieur le président, serait-il possible que tous les membres du Comité reçoivent un exemplaire des taux de catégorie de l'Association canadienne des chemins de fer ?

M. KNOWLES: Les taux de catégories d'après la classification des marchandises ?

M. FISHER: Oui.

M. KNOWLES: Je ne sais s'il leur en reste beaucoup, mais je suis sûr que si le Comité, le gouvernement ou moi-même en faisons la demande à l'Association, nous en recevrons assez pour tous les membres du Comité.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, avant que nous passions à autre chose, est-ce que quelqu'un pourrait me donner les définitions que j'ai demandées à deux ou trois reprises ?



M. KNOWLES: L'article 331 de la Loi sur les chemins de fer se lit comme suit: "Suivent les tarifs des taxes que la compagnie est autorisée à émettre entre des points situés sur le chemin de fer: a) les tarifs de taux de catégorie; b) les tarifs de taux sur un produit désigné; c) les tarifs de taux de concurrence, et d) les tarifs relevant d'arrangements spéciaux".

Les chemins de fer sont autorisés à émettre quatre différentes sortes de tarifs. Le bill, lui, traite des tarifs de taux de catégorie et des tarifs de taux sur un produit désigné.

Le tarif de taux de catégorie indique seulement les taux applicables aux dix catégories de la classification des marchandises. La première chose à faire avant de se lancer dans le transport des marchandises, c'est d'établir une classification. En faisant cela, les compagnies de chemins de fer arrivent à savoir tout ce qui est fabriqué ou vendu, importé ou exporté dans tout le pays. Puis elles établissent des listes selon les caractéristiques des marchandises, selon qu'il s'agit d'articles précieux ou de peu de valeur, d'articles fragiles, de marchandises lourdes ou légères, etc.

On peut trouver les produits alimentaires dans la première catégorie et les matériaux de construction dans la dixième. Pour se servir de cette classification, il faut avoir un tarif, un autre, qu'on appelle le tarif de taux de catégorie. Il spécifie les points de départ et d'arrivée et un numéro de référence y donne le taux de la première catégorie, à cent pour cent. Pour les neuf autres catégories, le tableau vous indique les pourcentages à partir du taux de la première catégorie. Ce tableau constitue donc un tarif qui comprend toutes les marchandises et tout les trajets au Canada. S'il fallait y faire paraître toutes les gares, ce tarif serait trop volumineux, ce qui a forcé à en faire plusieurs. Il y a les tarifs des Maritimes, ceux du Canada central et ceux de l'Ouest. Au début, dès 1881, toutes les marchandises étaient transportées au taux de catégorie; mais, comme le transport en vrac augmentait, les compagnies de chemins de fer ont jugé que certains taux de catégorie étaient trop élevés. Elles ont donc soustrait quelques marchandises aux diverses catégories et les ont appelées "produits désignés" en leur appliquant un taux spécial, le taux sur les produits désignés.

Le taux sur les produits désignés se distingue du taux de catégorie seulement en ce qu'il lui est inférieur. Le taux de catégorie subsiste partout au Canada, comme un étalon. C'est celui qui sert s'il n'existe pas d'autre taux, tel que taux de concurrence, taux de produits désignés ou taxes convenues. Le taux de catégorie est toujours là et, quand on publie un taux de produits désignés sur le ciment ou le bois de construction, par exemple, il est inférieur au taux de catégorie. Le taux de catégorie demeure toujours dans le tarif des taux de catégorie; il n'est pas supprimé. Il reste là pour qu'on y ait recours au cas où le taux de produits désignés serait supprimé. Voilà une brève description des taux de catégorie et des taux de produits désignés.

Viennent ensuite les tarifs de concurrence. Les chemins de fer appliquent le taux normal, taux de catégorie ou taux de produits désignés, et s'aperçoivent que les compagnies de transport routier, de transport fluvial ou autres assurent les mêmes services à un prix moins élevé. Ils sont alors autorisés à mettre en vigueur un taux de concurrence, inférieur au taux normal établi par la Commission depuis longtemps. Les chemins de fer essaient de savoir exactement les tarifs de leurs concurrents et, bien souvent, ils appliqueront les mêmes tarifs. Dans d'autres cas, leurs taux seront un peu supérieurs ou un peu inférieurs, selon la valeur des services ferroviaires par comparaison avec les services concurrents.

M. CHEVRIER: Certains de ces taux sont-ils non compensatoires ?



M. KNOWLES: Je ne le crois pas. Ils s'appliquent d'habitude à des articles mis dans une catégorie élevée qui, en fin de compte se révèlent surclassés. Il faut en réduire les taux. Je suis porté à croire que les taux concurrentiels rapportent des bénéfices aussi considérables que beaucoup d'autres.

M. CHEVRIER: Oui, je comprends cela.

M. DRYSDALE: Les taux concurrentiels sont-ils particuliers au transport ferroviaire ou sont-ils utilisés par d'autres modes de transport ?

M. KNOWLES: Si les compagnies cherchaient toujours à égorger leurs concurrents, la structure des tarifs-marchandises serait un vaste chaos. Il existe donc une association, la *Canadian Freight Association*, qui groupe les deux compagnies ferroviaires principales et une quinzaine de plus petites. Cette association se réunit une fois par mois pour étudier les taux proposés par les expéditeurs et déterminer lequel il faut adopter.

M. CHEVRIER: Si je ne m'abuse, les taux de concurrence ont rapporté \$78,800,000 de revenus au National-Canadien en une année ?

M. KNOWLES: Oui, ils ont rapporté ce montant de revenus au National-Canadien. Pour le Pacifique-Canadien, c'est un peu différent. Je ne pense pas que vous en ayez les chiffres, monsieur Chevrier. Si vous le désirez, je vais les consigner au compte rendu. Les recettes totales atteignent \$406,200,000. Les céréales comptent pour \$37,700,000; le trafic international d'exportation et d'importation, pour \$121,300,000; le charbon et le coke, pour \$15,500,000; les tarifs concurrentiels, pour \$50,600,000; les taxes convenues pour \$48,400,000; et le reste du transport-marchandises, qu'on pourrait appeler le trafic normal, compte pour \$132,700,000.

M. CHEVRIER: A propos des tarifs de concurrence et de leur aspect compensatoire, la Commission a le droit, n'est-ce pas ? d'examiner si les tarifs concurrentiels sont compensatoires ou non.

M. KNOWLES: Nous avons eu recours plusieurs fois à cette disposition de la loi. C'est un alinéa très utile de l'article 334 de la Loi sur les chemins de fer. J'avais proposé moi-même cette disposition à la Commission royale, qui a accepté ma proposition. Comme vous le savez, le Parlement lui a donné force de loi.

M. CHEVRIER: Bravo !

M. KNOWLES: D'habitude, les chemins de fer communiquent ces taux de concurrence à la Commission, qui ne fait d'enquête que si elle reçoit des réclamations à ce sujet, si quelqu'un s'en plaint ou si notre bureau du trafic, sous la direction de monsieur Kirk, entend parler de mécontentement. Nous jetons aussi un coup d'oeil sur ces tarifs quand nous les recevons. S'il y a quoi que ce soit de douteux, nous demandons aux chemins de fer, en vertu de l'article 334, de nous fournir les renseignements qui justifient ces tarifs. A l'heure actuelle, il y a un taux pour lequel j'ai demandé aux chemins de fer de me donner tous les renseignements nécessaires, selon qu'il est prescrit par l'article en question.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Pour quel pourcentage des taux de concurrence demandez-vous des renseignements ?

M. KNOWLES: Ce n'est que pour une petite proportion.

M. CHEVRIER: Mais, si quelqu'un vous adresse une réclamation, vous faites aussitôt une enquête, n'est-ce pas ?

M. KNOWLES: Tout de suite. Toute réclamation que nous recevons fait l'objet d'une étude.



M. FISHER: Pendant que nous en sommes sur cette question des taux compensatoires, est-ce que vous pourriez nous définir les expressions "débours, frais d'exploitation, frais fixes et frais mixtes" ?

M. KNOWLES: J'hésite à me prononcer là-dessus, car il y a tellement d'opinions contradictoires sur la façon de définir les débours.

M. FISHER: J'imagine que les représentants du camionnage nous feront part, un peu plus tard, de l'interprétation qu'ils donnent au terme "débours". Mais je voudrais bien, pour le moment, que vous nous donniez votre définition à vous.

M. KNOWLES: J'aimerais mieux appeler devant vous un comptable versé dans la question des déboursés; il vous donnerait une meilleure définition que moi. Cependant, du temps que j'étais directeur du trafic des chemins de fer Nationaux du Canada, j'ai eu l'occasion de calculer ces frais. Lorsqu'un expéditeur s'adressait à moi pour obtenir un tarif très bas, si je constatais que le tarif demandé s'écartait trop des normes établies, je consultais notre division des recherches afin de découvrir si on m'offrait un taux rémunérateur ou non. J'ai toujours trouvé très difficile d'établir un tarif à cause de certains chiffres immuables qu'il faut toujours faire entrer en ligne de compte. Nous savons ce que nous coûte en salaires, en charbon, en huile combustible et autres déboursés un train en marche. Mais, lorsqu'il s'agit d'établir une comparaison en tenant compte du coût d'entretien des voies, tant pour le trafic-voyageurs que pour le trafic-marchandises, nous nous aventurons dans un domaine où la répartition des débours devient très arbitraire.

Pour répondre à la demande d'un comité parlementaire, nous avons procédé à une enquête sur le coût du transport du charbon à partir de l'Alberta jusqu'en Ontario. Les preuves recueillies ont été interprétées de trois façons différentes. Chaque commissaire avait son point de vue particulier. L'un estimait que les débours entraînés par l'exploitation d'un train en marche se limitent aux salaires et au coût de charbon. Le second disait: "Il est indispensable d'ajouter les dépenses d'entretien de la voie et de l'outillage". Le troisième prétendait qu'il faut "inclure aussi tous les autres frais d'exploitation."

Finalement, la Commission a pris le parti de consulter un spécialiste de l'*Inter-state Commerce Commission*. Il a fait une étude de tous les chiffres et nous a déclaré ensuite que "cette Commission ne peut déterminer les tarifs en se basant sur des chiffres de cette nature. Il faut que le tarif normal soit fixé d'après une répartition du coût total des dépenses."

Il y a un an ou deux, j'ai dû prendre une couple de décisions là-dessus. J'ai décidé qu'un tarif ne peut s'établir que sur une répartition complète des frais. Mais le grand problème, c'est de les déterminer, ces frais.

M. FISHER: Les concurrents du chemin de fer ne voient-ils pas là matière à litige ?

M. KNOWLES: En effet, c'est un point très litigieux, monsieur Fisher.

M. FISHER: Prenons pour exemple le cas des taxes convenues. Ces taxes sont-elles rémunératives, sont-elles compensatoires ?

M. KNOWLES: Elle l'étaient en vertu de la législation originale, mais elles ne le sont plus depuis que la loi a été modifiée en 1955. Les taux des taxes convenues ont été fournis à la Commission à titre de renseignement et nous n'abordons cette question que lorsqu'un expéditeur se plaint à nous qu'il a droit au même taux accordé à un autre ou qu'il nous demande un taux équivalent, soit un peu plus élevé, soit un peu plus bas. Dans ce cas, nous faisons une étude de toute l'affaire.



M. FISHER: N'y a-t-il pas eu, depuis un an, une augmentation incroyable du nombre des taxes convenues ?

M. KNOWLES: Oui.

M. FISHER: A votre avis, la subvention à l'étude aura-t-elle quelque influence sur l'adoption de taxes convenues ?

M. KNOWLES: Ce n'est pas impossible; mais, une fois le 7 p. 100 enlevé du tarif normal, il ne sera peut-être pas nécessaire de recourir à des taxes convenues. Je ne sais trop au juste, mais je dirais que le nombre de taxes convenues ne changera guère.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, pourrait-on me dire si la législation que nous discutons en ce moment s'appliquera aux taxes convenues ?

M. KNOWLES: Non, elle ne s'y appliquera pas.

M. CHEVRIER: Je voudrais poser une question au sujet du relèvement uniforme des tarifs. L'augmentation décrétée de 17 p. 100 s'applique uniformément et constitue donc un relèvement de tous les taux de catégories et des taux de produits désignés, à l'exception de ceux que le ministre a mentionnés spécifiquement dans sa déclaration. Avant d'aller plus loin, je tiens à faire remarquer que le charbon et le coke sont compris, sans doute, dans les produits spécifiquement mentionnés. Ils ont été augmentés à 22 cents la tonne, n'est-ce pas ? Pouvez-vous me dire pourquoi ?

M. KNOWLES: Ce sont les chemins de fer eux-mêmes qui ont proposé cela, afin de limiter l'augmentation.

M. CHEVRIER: Mais pourquoi la subvention ne porte-t-elle pas sur le tarif imposé au charbon et au coke ?

M. KNOWLES: D'après ce que j'ai pu comprendre, il s'agit là d'une décision qui relève du Gouvernement. Il y a déjà tellement de subventions pour les tarifs sur le coke et le charbon que le Gouvernement n'a pas cru nécessaire, cette fois, de contribuer à une réduction des tarifs sur le coke et le charbon.

M. CHEVRIER: Je n'ai rien à redire là-dessus. Permettez-moi de revenir à la question du relèvement uniforme. Le 17 p. 100 s'applique uniformément à toutes les catégories et à tous les produits désignés, n'est-ce pas ?

M. KNOWLES: A tous les taux normaux de catégories et de produits désignés.

M. CHEVRIER: Et la subvention s'appliquera d'une manière égale à tous les produits qui appartiennent à la même classe de taux ?

M. KNOWLES: C'est exact.

M. CHEVRIER: De sorte que le relèvement uniforme ne sera plus de 17 p. 100; il sera de 10 p. 100, si la législation à l'étude est approuvée ?

M. KNOWLES: C'est bien cela.

M. CHEVRIER: La Commission a-t-elle pris certaines mesures, depuis ces dernières années, pour alléger le fardeau imposé par ce relèvement uniforme ?

M. KNOWLES: Oui. Dans un cas particulier, entre autres, nous avons spécifié des montants fixes. Il s'agissait d'un ou deux cents par 100 livres sur des produits désignés assujettis à un tarif peu élevé. A peine avons-nous établi ce taux fixe que les plaintes nous sont arrivées de toutes parts. Et, lorsque nous avons aboli l'ordonnance comportant ces augmentations spécifiques pour revenir à l'augmentation à pourcentage, tout le monde s'est déclaré satisfait.



M. CHEVRIER: C'est donc très difficile de limiter l'application de ces taux ?

M. KNOWLES: Oui, c'est extrêmement difficile. Prenons un exemple. Aux Etats-Unis, lors de la dernière augmentation du tarif-marchandises, les chemins de fer avaient proposé des augmentations de 3 p. 100, de 5 p. 100, de 7 p. 100 et de 10 pour 100 ou 2 cents par 100 livres, 3 cents par 100 livres ou 10 cents la tonne. Depuis, ils pataugent dans un tel fatras de traitements de faveur qu'ils ne savent plus comment en sortir. Je ne voudrais pas qu'une pareille chose se produise ici.

M. CHEVRIER: Monsieur Knowles, pourriez-vous nous parler de la péréquation des taux et de nous dire ce qu'a fait la Commission pour équilibrer les taux d'un bout à l'autre du pays ? A quel point a-t-elle réussi à établir cet équilibre ?

M. KNOWLES: On m'avait chargé de ce programme. J'avais recommandé la péréquation des taux à la Commission Turgeon et celle-ci l'a approuvée. J'ai essayé ensuite d'instituer un système de péréquation. C'est d'ailleurs pour cela que j'avais été nommé conseiller de la Commission par le Gouvernement. Plus tard, on m'a nommé commissaire, afin surtout de suivre de près la mise en vigueur de la péréquation.

Je puis dire que le travail est accompli aux trois quarts. Ce fut une tâche très difficile et elle a été retardée. Quand le cabinet a adopté le décret C.P. 1487 instituant l'enquête sur les taux, mais avec la restriction, toutefois, qu'en vertu de la Loi sur les chemins de fer la péréquation serait établie dans les mêmes circonstances et aux mêmes conditions qui avaient présidé à l'établissement des tarifs, les provinces de l'Ouest n'ont fait aucune démarche auprès de la Commission à ce sujet. Elles ont préféré l'enquête d'une commission royale qui finalement a proposé l'article 336 actuel. Cet article éliminait la restriction et permettait à la Commission de faire disparaître les différences qui existaient entre les diverses régions.

J'ai d'abord mis deux ans à établir une nouvelle échelle de taux qui servirait de base à la péréquation. Il fallait, pour l'établir, une reclassification du tarif-marchandises. Les chemins de fer ont bien voulu nous prêter leur concours et ils ont nommé une équipe qu'ils ont chargé du soin de moderniser leur classification. Elle a été prête en même temps que ma nouvelle échelle de taux.

Ce système a été établi en 1955 et, à ma connaissance, personne ne s'en est jamais plaint. Le système a fait le sujet de plusieurs auditions publiques.

M. CHEVRIER: Il a fait le sujet d'auditions publiques et d'ordonnances de la Commission, n'est-ce pas ?

M. KNOWLES: Oh ! oui. Nous avons procédé ensuite à la préparation d'une liste de tous les articles taxés d'après le parcours en milles. Cette échelle est la même pour l'Ouest et pour l'Est du pays. Elle comprend 17 articles. Nous avons déjà établi des taux pour 13 de ces articles, il nous reste à prendre une décision dans le cas des quatre autres.

Nous nous sommes attaqués ensuite à ce qu'on appelle les taux spécifiques, les taux établis sur des parcours fixes d'un point à un autre, sans tenir compte de la distance en milles. Le point d'origine est à gauche et la destination au haut de la page. Il s'agit là d'un taux qui s'applique spécifiquement d'un point de départ déterminé à un point d'arrivée déterminé. Il régit le transport du ciment, par exemple, du bois et des matériaux de construction, comme la brique, la pierre et autres articles du genre. Je crois que 14 des 17 articles ont été taxés d'après cette échelle de parcours fixes et les taux sont en vigueur maintenant.

Ainsi, tout le monde paye le même tarif sur le même article pour une distance équivalente. Nous avons eu aussi des auditions sur 76 échelles de taux fixés pour



l'Est qui ne s'appliquaient pas dans l'Ouest, ou de taux fixés pour l'Ouest qui ne s'appliquaient pas dans l'Est. Un jugement sera bientôt prononcé là-dessus. Il ne reste plus grand chose à faire dans ce travail de péréquation, à l'exception peut-être des tarifs sur les articles de fort volume, comme l'acier, le papier et la pâte à papier. Nous avons entendu les exposés qui nous ont été soumis au sujet du bois à papier. Il y a aussi les céréales domestiques. Nous achevons d'en établir les tarifs et il ne nous reste plus qu'une seule échelle à déterminer.

Je n'exagère pas en disant que le travail de péréquation est aux trois quarts terminé.

M. CHEVRIER: Pourriez-vous nous dire combien de temps il vous faudra pour le terminer ?

M. KNOWLES: Il faut se rappeler d'abord que ce travail a été décrété pour la première fois par la loi de 1951. Un comité spécial s'en est occupé et M. Argue m'avait alors demandé combien de temps il me faudrait pour compléter le travail. Je lui avais répondu qu'il me faudrait cinq ans. Il m'a demandé: "Ne pourriez-vous le finir plus vite?" J'ai répondu: "Je ne crois pas, monsieur Argue, les taux de catégories, à eux seuls, vont certainement me donner du travail pour deux ans." Et c'est exactement le temps que j'y ai mis.

Entre temps, huit ou neuf demandes d'augmentation du tarif-marchandises sont venues compliquer mon travail. Il est absolument impossible de continuer le travail de péréquation lorsqu'il faut étudier ces demandes d'augmentation.

M. CHEVRIER: Combien de temps les Etats-Unis ont-ils mis pour équilibrer leur tarif-marchandises ?

M. KNOWLES: Jusqu'ici, ils n'ont fait que la péréquation des taux de catégories, et ça leur a pris 15 ans. Ils ne se sont pas encore attaqués aux produits désignés. Je crois que nous les devançons de loin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous formons à peine quorum à l'heure actuelle et voilà deux heures que nous siégeons. Il serait peut-être temps d'ajourner la séance.

M. FISHER: Monsieur le président, j'aurais une autre question à poser à propos de la péréquation. L'ordonnance du 2 décembre de la Commission disait: "On peut déduire, des citations que nous venons de faire, qu'à part la province de l'Alberta personne ne manifeste beaucoup d'enthousiasme pour une péréquation plus poussée du tarif-marchandises."

M. KNOWLES: Certains adeptes de la péréquation qui ont contribué à l'adoption de l'article 336 se sont aperçus, un peu tard et à leur grand regret, qu'une grande quantité des taux de l'Ouest sont plus bas que ceux de l'Est. Ils ne tiennent aucunement à les voir augmenter. M. Frawley, de la province de l'Alberta, a cependant répété souvent: "Je ne veux pas qu'on me reproche de manger ma part du gâteau et de vouloir en même temps le conserver. S'il faut que l'Alberta prenne sa part des augmentations sur certains produits désignés, le gouvernement de l'Alberta l'acceptera afin de favoriser un système complet de péréquation." Mais les autres provinces n'ont pas eu la même attitude.

M. FISHER: Croyez-vous que cela a pu influencer la plupart des provinces concernées ?

M. KNOWLES: Oui. Les provinces de l'Ouest sont en faveur de la mise en vigueur des taux de catégories le plus tôt possible, car l'Ouest du Canada y trouvera d'extraordinaires réductions. Mais il y a certains produits désignés dont le tarif est bien moins élevé dans l'Ouest que dans l'Est.



M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'aurais une question à poser, monsieur le président. Le tarif du trafic-voyageurs n'a pas été inclus dans cette péréquation; peut-on me dire pourquoi ?

M. KNOWLES: Le tarif du trafic-voyageurs a été équilibré il y a quatre ou cinq ans, lorsque nous avons éliminé le dernier des tarifs qui dépassait le taux de quatre cents du mille. Ce taux constitue maintenant la norme pour tous les chemins de fer.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Si je comprends bien, la différence du tarif du trafic-voyageurs dans les Rocheuses, en Colombie-Britannique, n'a jamais été éliminée. Elle ne l'a été que sur le tarif-marchandises.

M. KNOWLES: Oh ! oui, elle l'a été sur le tarif du trafic-voyageurs. Le tarif est de quatre cents du mille, comme dans toutes les autres provinces.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous prétendez qu'il n'y a pas de supplément dans la région des montagnes, en Colombie-Britannique, sur le tarif du trafic-voyageurs ?

M. KNOWLES: Non, il n'y a pas de supplément.

M. FISHER: Monsieur le président, je voudrais renouveler la requête que j'ai faite au sujet de la distribution, à tous les membres de ce Comité, d'un exemplaire de la classification du tarif-marchandises. Je crois que nous formons ce que nous pourrions appeler une espèce de "Collège Hees" sur le tarif-marchandises.

M. HEES: Un Collège Knowles, plutôt.

Le PRÉSIDENT: Vous allez vous occuper de ce détail n'est-ce pas, monsieur Scott ?

M. G. A. SCOTT (*ministère des Transports*): Oui, mais je ne sais trop si les membres du Comité réussiront à démêler les numéros de classification.

M. CHEVRIER: Alors, pourquoi ne pas l'expliquer au Comité ? Il s'agit de centaines de mille numéros, n'est-ce pas ?

M. SCOTT: Si je comprends bien, M. Fisher demande un exemplaire de la classification. Il s'agit d'une liste de plusieurs milliers d'articles, de tous les articles que les chemins de fer peuvent être appelés à transporter. Chacun de ces articles appartient à une classe.

M. FISHER: Ma demande a surtout un but éducatif. Il est évident, par ce que M. Drysdale et plusieurs autres membres de ce Comité ont admis, parce que je suis prêt à admettre pour ma part, que nous ne comprenons pas grand chose à cette question. Par conséquent, toute documentation que nous pourrions obtenir à ce sujet nous rendrait service. Notre bibliothèque ne contient rien de cela.

M. HEES: Nous vous procurerons tout ce que nous pourrons et le plus vite possible.

M. DRYSDALE: Je crois que cette nouvelle subvention de 20 millions de dollars concerne implicitement l'accord sur les tarifs du Nid de Corbeau. Je comprends qu'il s'agit là d'un sujet épineux, mais je serais très curieux de savoir ce que M. Knowles, en sa qualité de commissaire, a pu proposer là-dessus, compte tenu de l'ensemble des tarifs ferroviaires.

En d'autres termes, M. Knowles pense-t-il qu'il serait mieux de rescinder l'accord statutaire du Pas du Nid-de-Corbeau pour que les producteurs de blé puissent



constater quel taux ils auront à payer pour le transport des céréales et qu'ils puissent voir ensuite si le gouvernement doit leur accorder une subvention.

M. HEES: Monsieur le président, je crois que c'est là une question de politique gouvernementale et qu'il n'est pas juste de demander à M. Knowles de donner son opinion sur ce sujet. Il est ici pour donner des renseignements spécifiques sur les taux. Le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau est une question qui a toujours relevé et qui relève encore du gouvernement.

M. FISHER: M. Knowles a-t-il une opinion à ce sujet? Si les taux du Pas du Nid-de-Corbeau n'avaient pas été en vigueur, les taux de transport des céréales auraient peut-être monté d'une façon comparable aux autres taux. M. Knowles a-t-il une idée des revenus supplémentaires que chacun des chemins de fer, ou les deux, auraient obtenus par ce moyen?

Par exemple, la revue "*Saturday Night*" a fait un calcul approximatif. Elle déclare que, si les taux avaient été augmentés, le Pacifique-Canadien aurait eu un revenu plus élevé de 58 millions en 1958.

M. CHEVRIER: Je crois que si le ministre nous déclare que la commission royale s'occupera de cette affaire, vous aurez là la réponse à votre question.

M. HEES: Je n'empiéterai jamais sur une prérogative du premier ministre, monsieur le président.

M. CHEVRIER: C'est une de vos prérogatives.

M. HEES: Il l'annoncera lui-même.

M. CHEVRIER: Quand?

M. HEES: Bientôt.

M. CHEVRIER: C'est la réponse que nous avons depuis trois semaines.

M. HEES: Elle est aussi bonne que la première fois.

M. DRYSDALE: Pouvons-nous avoir l'opinion de M. Knowles avant qu'il ne l'oublie ou avant que le ministre ne l'oublie?

M. KNOWLES: Sauf le respect que je dois au Comité, tout ce que j'ai à dire c'est que je ne crois pas que c'est une question à laquelle je dois répondre.

M. DRYSDALE: A titre de commissaire, trouvez-vous que l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau et les taux de transport des Maritimes constituent un bon système de tarifs ferroviaires pour le Canada?

M. KNOWLES: Voici mon problème. A titre de commissaire, je dois appliquer les lois qui ont été adoptées. Les autres commissaires doivent faire la même chose. Je ne peux pas donner mon opinion sur un sujet qui peut prêter à controverse. Je ne peux pas le faire ici, car il faudrait que j'entende tous les témoignages et que je sois au courant de tous les faits avant de donner mon opinion.

M. DRYSDALE: Le ministre a-t-il quelque chose à dire à ce sujet?

M. HEES: Non.

M. FISHER: Est-il vrai qu'un commissaire au moins, M. Chase, a fait une déclaration au sujet des taux statutaires et qu'il a dit qu'il était temps que le gouvernement revise toute sa législation à ce sujet?

M. KNOWLES: Oui.



M. FISHER: Quand a-t-il fait cette déclaration ?

M. KNOWLES: Au cours de l'étude de la même question.

M. FISHER: Alors, les commissaires ont réellement donné leur opinion sur la même situation ?

M. KNOWLES: Je n'aurais pas suivi M. Chase dans cette voie.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, me serait-il permis de poser une question sur ce sujet ? Quant à cette subvention et aux demandes de participation à cette subvention, n'est-il pas vrai que toutes ces exceptions qui ont été mentionnées par le ministre et qui sont aussi mentionnées dans la demande, y compris les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, ne s'appliquent pas à l'ordonnance en question ni à la subvention ?

M. KNOWLES: C'est exact. Les chemins de fer ont mentionné eux-mêmes les exceptions qu'ils désirent apporter et ils savent qu'ils doivent s'en tenir à ces exceptions. Ils ne peuvent pas se présenter devant la Commission des transports pour demander d'augmenter les taux du Pas du Nid-de-Corbeau de 10 ou 20 p. 100.

M. CHEVRIER: Peut-être que vous pourriez demander au commissaire en chef d'éclaircir ce point. Ou peut-être que le ministre peut nous dire quel sera le mandat de la commission royale. On vous demande de dire en quoi consistera le mandat de la commission royale en ce qui concerne les taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. HEES: Le premier ministre répondra à cette question quand il annoncera la formation d'une commission royale.

M. CHEVRIER: Toujours la même réponse.

M. HEES: Oui, toujours.

M. FISHER: Monsieur Knowles, est-il juste de dire que, aux Etats-Unis, où il n'existe rien de semblable aux taux du Pas du Nid-de-Corbeau, les taux de transport pour de grandes distances sont beaucoup plus élevés que les taux du Canada ?

M. KNOWLES: Non seulement pour les grandes distances mais aussi pour les petites distances. Les taux aux Etats-Unis sont deux ou trois fois aussi élevés que les taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

M. FISHER: Permettez-moi de vous citer un cas particulier. A l'heure actuelle, l'augmentation de 17 p. 100 ne s'applique pas au bois de construction et au contre-plaqué qui sont expédiés de la Colombie-Britannique en Ontario parce qu'il y a des taux de concurrence aux Etats-Unis à partir de Seattle.

M. KNOWLES: En effet, mais n'oubliez pas que ces taux ont été augmentés de 112 p. 100 aux Etats-Unis.

M. FISHER: Malgré ce fait, ils offrent assez de concurrence pour que l'augmentation de 17 p. 100 ne puisse pas s'appliquer. Voici le point qui m'intéresse. Est-ce qu'une des raisons pour lesquelles les Américains peuvent conserver un taux moins élevé pour le transport du contre-plaqué vers l'est est le fait qu'ils retirent un meilleur revenu des taux de transports des céréales ?

M. KNOWLES: Je suis d'accord avec vous sur ce point. Les transporteurs du Nord-Ouest des Etats-Unis retirent assez de revenus du transport des céréales pour se permettre d'établir des taux moins élevés pour le transport des pommes, du bois de construction et de plusieurs autres produits.



M. FISHER: En d'autres termes, est-il possible que les ajustements ou les modifications des taux statutaires pour le transport des céréales fassent surgir de nouveaux facteurs de concurrence pour les autres taux ?

M. KNOWLES: Vous me posez la même question sous une autre forme. Je ne tiens pas à faire des commentaires sur la décision que le gouvernement a prise de maintenir ces taux dans notre régime ferroviaire.

M. SMALLWOOD: J'aimerais à rappeler à ces messieurs que, lors de l'accord du Pas du Nid-de-Corbeau, on a donné aux chemins de fer de grandes étendues de terre dans l'Ouest.

M. FISHER: Je ne voudrais pas que M. Smallwood ou les autres députés de l'Ouest pensent que nous sommes foncièrement opposés aux taux du Nid-de-Corbeau.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est une nouvelle attitude du parti social-démocrate.

M. DRYSDALE: Je tiens à me tenir en dehors de la doctrine politique du parti social-démocrate, monsieur Bell.

M. CHEVRIER: Pourrais-je revenir au bill encore une fois ? Ma question s'adresse au ministre. On a déclaré que ce bill a pour effet de réduire les taux d'environ 7 p. 100. Vous avez dit que ce pourcentage peut être moins élevé dans certains cas et plus élevé dans d'autres. Dans l'ensemble, la réduction sera de 20 millions de dollars.

M. HEES: C'est exact.

M. CHEVRIER: Quelle objection verriez-vous à ce que le bill précise que la réduction ne soit pas inférieure à 7 p. 100 ?

M. HEES: C'est que le bill mentionne expressément, monsieur le président, que le gouvernement pourra accorder un montant global de 20 millions de dollars en subvention aux chemins de fer. Nous sommes limités par cette stipulation du bill.

M. CHEVRIER: Rien ne vous empêche, n'est-il pas vrai ? de spécifier que la réduction des taux de transport ne soit pas inférieure à 7 p. 100, jusqu'à concurrence des \$20 millions. Quel mal y aurait-il, monsieur Knowles, à exiger que la réduction des taux de transport ne soit pas inférieure à 7 p. 100, jusqu'à concurrence des 20 millions de dollars ?

M. KNOWLES: D'après mes calculs, qui sont fondés sur les prévisions du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, pour les expéditions de l'année 1959, la réduction de 7 p. 100 épuise presque entièrement la subvention, monsieur Chevrier.

Si le volume des expéditions augmentait, les 20 millions pourraient être épuisés en dix mois, à moins que nous ne portions le pourcentage de la réduction du tarif à 6 p. 100, par exemple. Il se pourrait que nous soyons obligés de modifier le pourcentage. D'autre part, si le volume des expéditions décroissait, nous pourrions porter la réduction des taux à 8 ou 9 p. 100 environ, selon le montant d'argent dont nous disposerons.

M. CHEVRIER: Dans ces conditions, il n'y aurait pas d'objection à spécifier que la déduction ne soit "pas inférieure à 7 p. 100".

M. KNOWLES: En effet, le ministre peut fixer un pourcentage, s'il le désire, mais il pourrait arriver que nous manquions d'argent au bout de 10 ou 11 mois.



M. CHEVRIER: Comment peut-on manquer d'argent, si on dispose d'un maximum de 20 millions de dollars ?

M. KNOWLES: Nous sommes sûrs d'épuiser les 20 millions.

M. CHEVRIER: Mais vous ne pouvez dépasser le crédit de 20 millions. C'est bel et bien spécifié dans le bill.

M. KNOWLES: Oui, mais si vous garantisiez une réduction minimum de 7 p. 100 et que le volume des expéditions augmente, cette réduction s'appliquera aussi à l'augmentation du volume des expéditions et nous nous apercevrons de mois en mois que le 20 millions de dollars s'épuise. C'est là le problème. Dans le cas de la subvention compensatrice "Est-Ouest", nous devons surveiller étroitement les fluctuations qui se produisent dans le volume des expéditions afin de ne pas dépasser le crédit de 7 millions.

M. BELL (*Saint John-Albert*): Y a-t-il eu dans le passé des lois de ce genre ? Existe-t-il des précédents en fait de subventions compensatrices de ce genre ?

M. KNOWLES: Oui. Il y a la subvention compensatrice "Est-Ouest" et aussi la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes. Il y a dans les deux cas des réductions obligatoires des taux de transport et le remboursement de la différence par le gouvernement.

M. FISHER: Le ministre pourrait-il nous expliquer comment on en est arrivé au montant global de 20 millions ?

M. HEES: Cette décision a été prise au cours d'une discussion qui a eu lieu au cabinet, et mon serment d'office ne me permet pas, monsieur le président, de révéler ce qui s'est passé au cabinet.

M. FISHER: Permettez-moi de poser ma question autrement. Pouvez-vous nous dire si on estime qu'une réduction de 7 p. 100 suffira à éliminer la plupart des griefs les plus importants ?

M. HEES: Les membres du cabinet en sont venus à la décision que le gouvernement, à l'heure actuelle, ne peut se permettre d'affecter plus de 20 millions de dollars à la réduction des taux de transport.

M. CHEVRIER: C'est-à-dire, compte tenu du budget que le gouvernement a présenté l'autre soir, n'est-ce pas ?

M. HEES: Compte tenu, évidemment, de nos dispositions budgétaires.

M. CHEVRIER: Voulez-vous me permettre, monsieur le président, de reprendre la question qui a été posée par M. Bell au sujet des précédents, et à laquelle M. Knowles nous a fourni quelques exemples comme réponse ? Ne pourrait-on pas aussi citer comme précédent le fait que la Commission des transports a, dans le passé, de son propre gré et sa propre volonté, limité, en accord avec les dispositions de la loi, la portée de certaines augmentations tarifaires ?

Prenons le cas, par exemple, de l'augmentation de 40 p. 100 qui devait demeurer en vigueur pendant une certaine période de temps et que la Commission a réduite tout d'abord à 25 p. 100 puis à 17 p. 100.

M. KNOWLES: En effet. C'est de sa propre autorité que, à cette occasion-là, la Commission a réduit l'augmentation de 40 p. 100. De fait, il était mentionné dans l'avis annonçant l'augmentation de 40 p. 100 qui est entrée en vigueur le 13 septembre 1920, que l'augmentation de 40 p. 100 serait réduite à 35 p. 100 le premier janvier suivant. Les compagnies ferroviaires ont pu ainsi profiter de l'augmentation de 40 p. 100 pendant un peu plus de trois mois. Cela leur a fourni



l'occasion de se dédommager pour avoir attendu cette augmentation pendant si longtemps. C'est la seule raison pour laquelle on a réduit ensuite l'augmentation de 5 p. 100.

Mais, quand la Commission s'est aperçue en 1921 que les compagnies ferroviaires faisaient des recettes considérables en vertu de l'augmentation de 35 p. 100, elle a réduit cette augmentation à 25 p. 100 et cette réduction est entrée en vigueur.

Par la suite, en 1922, la Commission a prescrit une réduction de 7½ p. 100 des taux de transport des denrées principales, parce que le surplus financier du Pacifique-Canadien ne justifiait pas une réduction des taux de transport sur les autres marchandises.

M. FISHER: Pour en revenir à la subvention compensatrice "Est-Ouest", pouvez-vous nous dire si elle est demeurée au même niveau depuis son établissement?

M. KNOWLES: Non, elle a été modifiée à deux reprises.

M. FISHER: Quels changements a-t-on opérés?

M. KNOWLES: M. Kirk a suivi cette affaire de près et je crois qu'il est bien placé pour vous fournir les renseignements voulus.

M. FISHER: Peut-être pourriez-vous nous dire brièvement comment on en est venu à l'établissement de cette subvention compensatrice, quelles sont les modifications qui y ont été apportées et comment on a procédé à l'application de ces dispositions.

M. KNOWLES: Je crois que M. Kirk est mieux placé que moi pour vous répondre.

M. KIRK: Comme vous le savez, monsieur Fisher, l'octroi de la subvention "Est-Ouest" repose sur le principe que le montant maximum de 7 millions de dollars sera employé à absorber les frais d'entretien...

M. FISHER: Je m'excuse de vous interrompre, mais je n'ai pas saisi vos paroles.

M. KIRK: L'allocation repose sur le principe que la subvention, qui peut atteindre le chiffre maximum de 7 millions de dollars sera employé à absorber les frais d'entretien des voies ferrées entre Sudbury et Fort William, soit une distance de 551½ milles, et qu'elle servira aussi à l'entretien d'une longueur comparable de voies ferrées du National-Canadien dans cette même région.

L'allocation tout entière a été accordée chaque année, car les frais d'entretien des voies ont dépassé les sept millions. Cela signifie donc que le crédit disponible s'élevait réellement à 7 millions.

Nous avons commencé par régler la subvention sur une réduction des taux de transport. Cette réduction s'est opérée d'après une formule qui tenait compte de deux facteurs. On accordait la moitié de la réduction d'après un pourcentage du revenu et l'autre moitié d'après un certain taux par 100 livres ou par tonne. Cela a débuté le 1<sup>er</sup> mai 1952, et je dois ici vous faire part des deux facteurs qui entraînent en ligne de compte, car, sans cela, je ne pourrai pas expliquer la chose clairement. La réduction d'après le pourcentage du revenu s'établissait à 2.53 p. 100 tandis que la réduction d'après le poids s'élevait à 5.8c. les 100 livres. Tout cela est incorporé à un tarif de base et, en additionnant les deux éléments que je viens de vous mentionner, on obtient le tarif réduit. On se fonde sur le tarif en vigueur pour établir le tarif réduit.

Nous nous sommes aperçus avec le temps que nos calculs étaient inexacts et, une année plus tard, soit le 1<sup>er</sup> mai 1953, nous avons porté à 3.5 p. 100 le coefficient de réduction d'après le pourcentage et à 9.5c. les 100 livres le coefficient de réduction



d'après le poids. Nous nous sommes aperçus en novembre 1955 qu'il y aurait un surplus dans le crédit de 7 millions qui était accordé aux chemins de fer et nous avons réduit temporairement les taux de transport en portant le coefficient de réduction d'après le poids de 9.5c. à 16.5c.

Ces taux sont demeurés en vigueur pendant quatre mois environ. Puis le 1<sup>er</sup> mars 1956, nous avons rétabli le coefficient qui était en vigueur en 1953. Enfin, en 1957 nous nous sommes aperçus, du moins en ce qui nous concernait, qu'une augmentation des taux de transport devait s'accompagner d'une réduction proportionnelle de la subvention consacrée au tarif-marchandises, étant donné que nous ne disposons que de \$7 millions. C'est pourquoi nous avons réduit le pourcentage des subventions.

M. FISHER: Puis-je vous demander de nous fournir ces explications encore une fois ?

M. KIRK: Il y a un coefficient de réduction qu'est un pourcentage des recettes. Il y a aussi un coefficient de réduction calculé sur le poids des expéditions. Si les taux de transport des marchandises augmentent, les recettes augmenteront aussi. Il s'ensuit donc que nous devons déterminer s'il y a lieu ou non de modifier le coefficient de réduction basé sur les recettes. Mais, comme il y a un certain degré de tolérance dans l'application de ces deux coefficients de sorte que nous pouvons procéder à des changements d'une façon qui n'est pas trop brusque. Ainsi, nous avons abaissé le coefficient du poids de 9.5c. à 7.5c. le 1<sup>er</sup> mars 1957.

Nous arrivons maintenant à l'année 1958. Cette année-là, le volume des expéditions a subi une baisse et nous allions disposer d'un surplus. Alors le 1<sup>er</sup> mars dernier nous avons porté le coefficient du poids à 10.5c. Nous nous attendons que cette augmentation épuisera le crédit de 7 millions au cours de l'année à venir.

M. FISHER: Et quel effet aura l'application de cette réduction sur l'ensemble de la subvention ?

M. KIRK: Cette augmentation nous permettra peut-être d'enregistrer un léger surplus et, ainsi, de réduire les taux de transport encore plus. Mais il est encore trop tôt pour le savoir.

M. FISHER: Je vous ai demandé tout à l'heure si le montant des subventions était toujours demeuré au même niveau. Vous avez disposé chaque année de 7 millions, mais il en a toujours coûté plus de 7 millions par année aux chemins de fer.

M. KIRK: En effet, beaucoup plus que 7 millions.

M. FISHER: Puis-je me permettre de vous demander s'il y a eu une baisse dans les frais d'entretien des voies au cours des dernières années ?

M. KIRK: Je peux vous fournir le coût global de l'entretien des voies pour les deux compagnies ferroviaires ou, si vous le voulez, je peux vous fournir ces données séparément.

M. FISHER: Je ne voudrais pas prendre trop de temps pour cette question; mais, si vous croyez être en mesure de me fournir les renseignements que je vous demande, je vous en serais reconnaissant.

M. KIRK: Nous pouvons vous les fournir. Nous n'avons pas encore obtenu les données de cette année, mais nous nous attendons de les obtenir bientôt.

M. FISHER: La Commission a-t-elle jamais songé qu'il pourrait être utile d'établir une échelle mobile, afin qu'il soit possible d'élever ou d'abaisser au besoin ce maximum de 7 millions ?



M. KIRK: Je ne crois pas que la Commission puisse exprimer une opinion au sujet de l'utilité d'élever ou de diminuer ce montant. Nous avons essayé d'obtenir un maximum moins absolu et plus flexible.

En d'autres termes, chaque fois que l'inexactitude de nos calculs a forcé les chemins de fer à accorder une réduction de taux qui leur occasionnait une dépense pour laquelle ils ne seraient pas dédommagés, une dépense de l'ordre d'un quart ou d'un demi million de dollars, nous avons essayé d'obtenir l'autorisation de faire entrer cet excédent dans les prévisions budgétaires à la fin de l'année. Mais nous n'avons pas réussi à faire approuver cette proposition. La subvention est restée au maximum établi, et nous faisons notre possible pour qu'elle soit répartie équitablement.

M. FISHER: Pouvez-vous nous dire si la Commission estime que la subvention accordée aux chemins de fer a donné de bons résultats ?

M. KIRK: Nous essayons d'appliquer la loi de la meilleure manière possible.

M. FISHER: Je veux parler des résultats. La subvention a-t-elle donné les résultats attendus ?

M. KIRK: Nous le croyons.

M. FISHER: Etes-vous d'avis que la subvention joue un rôle essentiel dans la structure des taux de transport ?

M. KIRK: Je le crois en effet. La subvention a permis jusqu'ici de réduire les frais du transport sur le tronçon intermédiaire entre l'Est et l'Ouest. Evidemment, ce n'est pas sans difficulté que nous y sommes parvenus, mais nous réussissons à appliquer la loi équitablement. Je ne peux vous fournir les données complètes, mais je puis vous dire que la subvention a égalé en moyenne 6½ p. 100 des recettes totales pour l'année financière qui s'est terminée en 1958.

M. CREAGHAN: Chaque compagnie reçoit-elle 7 millions de dollars en subventions ?

M. KIRK: Non, c'est là le montant global de la subvention.

M. CREAGHAN: Laquelle des deux compagnies ferroviaires touche le plus fort montant de la subvention ?

M. KIRK: Tout dépend du volume de leurs expéditions. Les paiements ou remboursements se font d'après le volume des marchandises transportées.

M. CREAGHAN: Les frais d'entretien des voies n'entrent-ils pas aussi en ligne de compte ?

M. KIRK: Seulement lorsqu'il s'agit d'établir le montant d'argent dont nous pouvons disposer pour mettre les réductions de taux en vigueur.

M. FISHER: Comment ces subventions profitent-elles aux expéditeurs ?

M. KIRK: Les taux ont été établis de telle manière qu'il est possible d'accorder la réduction au moment même où l'expédition est faite et où la facture est établie. La compagnie ferroviaire, elle doit attendre au moins deux mois avant de récupérer la différence. Nous remboursons la compagnie pour la perte qu'elle a subie.

M. CREAGHAN: Procédera-t-on au remboursement de la même manière pour la subvention proposée dans le bill C-38 ?

M. KIRK: Je ne connais pas grand chose de cet aspect de la question, mais je suppose qu'on suivra à peu près la même façon de procéder. Je ne suis pas sûr, toutefois, que cela ait été réglé encore.



M. CREAGHAN: Vous devez en quelque sorte approuver le compte, n'est-ce pas?

M. KIRK: Chaque compagnie ferroviaire nous envoie son compte et nous le vérifions. Si le compte est exact, nous autorisons le paiement et celui-ci est fait directement à la compagnie ferroviaire concernée.

M. FISHER: Pouvez-vous nous dire si la question des subventions pour le transport des marchandises a été une question contentieuse des audiences de la Commission des transports?

M. KIRK: Je ne dirais pas que la question a été une question contentieuse. Elle est venue sur le tapis lors d'une audience concernant les taux de transport du bois en provenance de la côte du Pacifique, et on a éliminé la subvention à l'égard des expéditions de cette nature.

M. FISHER: On en tient compte dans la fixation des différences de taux ferroviaires, n'est-ce pas?

M. KIRK: Le gouvernement n'accorde pas cette subvention aux compagnies de navigation. Elles bénéficient d'un montant égal en subventions au montant que reçoivent les chemins de fer à titre d'indemnisation pour chaque article transporté, mais elles doivent avancer elles-mêmes les fonds nécessaires à cet effet.

M. FISHER: On relève dans le compte rendu de l'une des auditions de la Commission que, la première année de la mise en vigueur de la subvention, la *Canada Steamship Lines* a subi une perte de \$500,000. Vous souvenez-vous de cela?

M. KIRK: Oui, je m'en souviens.

M. FISHER: A-t-on procédé à une vérification pour s'assurer que cette compagnie de navigation avait bel et bien subi une perte de \$500,000? Avez-vous eu l'occasion d'examiner les livres de la *Canada Steamship Lines*?

M. KIRK: Non, je crois que nous ne l'avons jamais fait, mais nous avons procédé à une vérification sommaire et nous en sommes venus à la conclusion que la compagnie n'avait pas exagéré.

M. FISHER: Avez-vous suivi de près les conséquences que cette subvention a pu avoir sur les recettes de la *Canada Steamship Lines* au cours des années qui se sont écoulées depuis l'audition dont je vous ai parlé?

M. KIRK: Non.

M. CHEVRIER: Les compagnies de navigations vous ont-elles demandé de le faire?

M. KIRK: Il n'en a pas été question récemment.

M. FISHER: Je suppose que l'établissement de la subvention compensatrice a dû entraîner des frais supplémentaires d'administration. Avez-vous une idée de l'importance de cette augmentation? L'application de la législation projetée entraînera certainement des frais additionnels d'administration.

M. KIRK: La subvention "Est-Ouest" n'a rien coûté au gouvernement en frais d'administration.

M. FISHER: Quel effet la subvention projetée aura-t-elle sur l'organisation interne de la Commission?

M. KIRK: Je ne saurais vous le dire en ce moment. Je ne sais quelle façon de procéder nous adopterons. Il se peut que nous soyons obligés d'augmenter notre personnel, mais je n'en suis pas sûr.



M. DRYSDALE: Croyez-vous que la subvention "Est-Ouest" permettra d'effectuer une réduction du tarif-marchandises selon le pourcentage des recettes? Si je m'en tiens à ce que j'ai lu à ce sujet, il existerait une combinaison de deux méthodes de réduction qui sont toutes deux différentes l'une de l'autre.

M. KIRK: Non. Je crois que la méthode d'application de la subvention "Est-Ouest" repose sur un compromis. Les provinces de l'Ouest sont divisées en quelque sorte en deux camps. Le Manitoba et l'ouest de l'Ontario, c'est-à-dire la région à l'ouest de Port Arthur, et une partie de la Saskatchewan seraient plus avantagés si celle-ci était calculée uniquement sur le poids, à tant par 100 livres, par exemple. Si l'on répartit le crédit de 7 millions selon le montant prévu des expéditions, on a une idée de la réduction qui sera accordée pour chaque tonne de marchandises expédiée sur le tronçon intermédiaire. Mais il est probable que, d'après cette méthode, les plus orientales des provinces de l'Ouest bénéficieraient plus de la subvention que les provinces plus occidentales.

L'Alberta, l'ouest de la Saskatchewan et la Colombie-Britannique auraient tout avantage à ce que la subvention soit calculée d'après le pourcentage de leurs recettes, parce que le taux de transport est plus élevé et parce que les distances à parcourir sont plus longues.

Il n'était pas facile de concilier ces deux points de vue. Comme le roi Salomon, nous avons tranché l'enfant en deux, mais notre travail en a été plus compliqué. Le calcul était difficile à faire, mais nous avons réussi.

M. FISHER: Les représentants des provinces de l'Ouest se sont présentés à plusieurs reprises devant la Commission au cours des dernières années. A votre connaissance, ont-ils formulé des plaintes au sujet de la subvention compensatrice?

M. KIRK: Je crois qu'ils ont formulé des plaintes, mais je ne me rappelle pas de leur teneur. Si je ne me trompe, ces plaintes nous ont été adressées par les pomiculteurs de la Colombie-Britannique. Si je me rappelle bien, la réclamation était d'une nature toute différente. J'entends par là qu'on n'attaquait pas notre méthode de calculer la subvention, mais qu'on réclamait plutôt l'établissement d'un régime de subventions en sens inverse.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): La subvention "Est-Ouest" s'applique-t-elle au transport de marchandises qui se fait dans les deux directions?

M. KIRK: La subvention est accordée actuellement pour le transport des marchandises sur le tronçon intermédiaire dont nous avons parlé, que ce soit de l'est vers l'ouest ou de l'ouest vers l'est. Les pomiculteurs de la Colombie-Britannique réclament une autre subvention compensatrice pour franchir une autre "barrière" dans l'Ouest.

M. CHEVRIER: Le gouvernement a décidé d'instituer une subvention pour le transport sur le tronçon intermédiaire à la suite des revendications qui ont été adressées à la Commission royale sur les transports. N'était-ce pas là, en effet, l'une des recommandations de la Commission Turgeon?

M. KIRK: C'est exact.

M. CHEVRIER: Divers groupes de l'Ouest ont exercé des pressions auprès du gouvernement.

M. KIRK: Au sujet de ce "tronçon intermédiaire". C'est ce que j'ai cru comprendre.

M. FISHER: Pour en revenir au rapport de la Commission Turgeon, j'aimerais à signaler que M. Angus a fait certaines réserves et certaines observations, qui se



trouvent à la fin du rapport, relativement à la situation des cheminots. Les observations de M. Angus se rapportent aux employés de chemins de fer et à leurs salaires. Je crois savoir que, depuis la publication du rapport Turgeon, la Commission des transports a pris certaines décisions ou qu'elle a fait des propositions en vue d'établir une relation entre les salaires versés aux employés de chemins de fer avec les salaires que touchent les personnes employées dans l'industrie des denrées non périssables.

M. KNOWLES: La Commission des transports n'a rien fait de tel. Ce sont des conseils d'arbitrage qui ont fait cela.

M. FISHER: Je crois que cette question reviendra après qu'on nous aura présenté certains exposés. Le ministre aimerait peut-être toutefois à profiter de l'occasion pour nous dire de quelle façon la question des salaires versés aux cheminots s'insère dans le projet de subvention à l'étude.

M. HEES: Je ne suis pas disposé à dire que la question des salaires des cheminots s'insère dans le présent contexte. La Commission a rendu une décision au sujet des taux de transport et elle a calculé le montant de la subvention requise à cet effet. Huit provinces en ont appelé de cette décision. Nous avons pris leurs demandes en considération et nous leur avons dit que nous prendrions des mesures en vue d'alléger ce nouveau fardeau. Le présent bill est destiné précisément à répondre à leurs demandes.

M. FISHER: Voulez-vous laisser entendre que tout ce qui concerne la question des salaires versés aux cheminots est hors de propos ?

M. HEES: Je ne veux rien laisser entendre: J'ai dit seulement que le présent bill est destiné à alléger le fardeau imposé aux consommateurs canadiens qui doivent assumer l'augmentation des taux de transport. C'est cette mesure que nous sommes en train d'étudier.

M. FISHER: Si vous me le permettez, j'irai plus loin encore, et je vous ferai remarquer que la Commission des transports a accordé une audience en rapport avec la demande qui lui a été adressée le 19 novembre 1958, laquelle demande a été amenée par une augmentation des salaires, n'est-il pas vrai ?

M. HEES: Oui.

M. FISHER: Et à la suite d'une décision qui a été rendue par un conseil d'arbitrage. Le rôle de la Commission des transports s'est limité à autoriser le paiement du montant requis par les chemins de fer pour mettre à exécution la décision du conseil d'arbitrage.

M. HEES: C'est exact.

M. CHEVRIER: C'est la raison pour laquelle j'ai demandé aux Communes si la présente subvention est liée de quelque façon à l'augmentation des salaires.

M. HEES: M. Fisher vient de nous dire qu'elle l'est.

M. CHEVRIER: Je le sais, mais je vous pose la question.

M. HEES: Je crois que cela saute aux yeux.

M. CHEVRIER: C'est-à-dire que la subvention est liée à l'augmentation des salaires, n'est-ce pas ?

M. HEES: En effet, c'est bien cela.

M. FISHER: M. Chevrier a mentionné précédemment quelques-uns des points qui devraient faire partie du mandat de la commission royale d'enquête et je suis d'avis que la question que nous venons de discuter est un de ces points.



M. HEES: Toutes les propositions qui nous sont faites seront prises en considération avec le plus grand soin, monsieur le président.

M. SMALLWOOD: Si je ne me trompe, monsieur le président, toutes les fois que les représentants des compagnies ferroviaires se sont présentés devant la Commission en vue d'obtenir l'autorisation d'augmenter les taux de transport, il n'a jamais été question de demander une réduction des taux. Les grandes entreprises cherchent à accroître le volume de leur production, même quand elles savent que leur marge de profit diminuera. Mais les chemins de fer ne veulent pas envisager cela.

Nous avons une ligne de chemin de fer dans notre ville, mais toutes les marchandises arrivent par camions. Les convois ferroviaires traversent la ville et le représentant de la compagnie de chemin de fer a essayé d'amener les marchands locaux à avoir recours au chemin de fer, mais ils lui ont répondu que la compagnie ferroviaire ne pouvait faire concurrence aux compagnies de transport routier. La compagnie ferroviaire n'essaie même pas.

Pour me renseigner, j'ai voyagé dans un convoi de marchandises. Je me souviens que, dans un des wagons, il n'y avait que les employés, un bout de tuyau et une certaine quantité d'oeufs. Ce wagon pourrait rapporter \$100 de recettes chaque mois. Cette ligne-là est censée faire concurrence aux autres moyens de transport. Aujourd'hui, même les automobiles sont transportées par camions. Si les compagnies de chemins de fer se décidaient à faire une concurrence réelle aux autres moyens de transport, nous n'aurions pas tant de difficulté au sujet de ces augmentations des taux de transport.

M. HEES: A mon avis, il serait préférable d'attendre que la Chambre des communes entreprenne l'étude de l'exploitation du National-Canadien avant de soulever cette question, car il s'agit ici d'une question qui relève des chemins de fer et non de la Commission des transports.

M. MACINNI: Pour en revenir à la question des augmentations de salaires, n'est-il pas vrai que l'augmentation des taux de transport n'est pas attribuable seulement à l'augmentation des salaires mais aussi, jusqu'à un certain point, à l'état général des chemins de fer ?

M. HEES: C'est exact.

M. DRYSDALE: Si vous me le permettez, monsieur le président, j'aimerais à aborder un point un peu différent. En vertu du présent bill, le gouvernement avance un crédit de 20 millions de dollars pour un an, ce crédit étant destiné à réduire de 7 p. 100 l'augmentation de 17 p. 100 qui a été accordée pour le transport de certaines marchandises.

Je serais curieux de savoir si M. Knowles ou si quelqu'un d'autre a calculé le pourcentage de réduction qui s'appliquerait sur les articles dont le taux de transport a augmenté seulement de 16, de 15 ou de 14 p. 100. A-t-on procédé à des calculs analogues à l'égard des articles qui font partie des autres catégories ? En d'autres termes, quelle somme serait requise pour accorder une réduction de 7 p. 100 sur les articles dont le taux de transport a augmenté de moins de 17 p. 100 ? Aurait-on besoin de 40 millions, de 50 millions, de 100 millions de dollars ? Je veux seulement établir une comparaison avec le crédit proposé de 20 millions.

M. KNOWLES: Comme je l'ai déclaré auparavant, je ne crois pas que les compagnies ferroviaires aient procédé de cette façon pour établir l'augmentation du tarif-marchandises. Elles peuvent mettre en vigueur l'augmentation de 17 p. 100 ou n'en pas tenir compte du tout. Elles peuvent aussi mettre l'augmentation de



17 p. 100 en vigueur tout d'abord, puis la réduire à un taux de concurrence, si elles estiment qu'elle est trop élevée.

Quant à nous, pour ce qui est du présent bill, nous ne fonderons pas nos calculs sur le taux mentionné. Si vous vous mettez à calculer des pourcentages, il y a un facteur dont vous devez tenir compte pour que votre évaluation soit aussi juste que possible. Les chemins de fer ont estimé qu'une augmentation de 19 p. 100 du tarif-marchandises leur rapporterait \$348,300,000, mais il ne faut pas oublier qu'une augmentation du tarif-marchandises entraîne toujours une certaine diminution du trafic.

Le Pacifique-Canadien a évalué qu'il perdrait ainsi 22 p. 100 de son trafic, tandis que le National-Canadien a prévu une diminution de 20 p. 100, ou vice-versa. Je ne me rappelle plus quel pourcentage s'applique à chaque compagnie, mais ce sont bel et bien les pourcentages qui s'appliquent aux deux lignes de chemin de fer. Ainsi, si l'on établit une comparaison entre l'augmentation exigée de 19 p. 100 et les recettes prévues, on s'aperçoit que le résultat est différent de celui anticipé par les compagnies ferroviaires. La différence provient du facteur que je viens de vous signaler.

Pour une augmentation de 10 p. 100 seulement au lieu de 17 p. 100, j'ai prévu pour une perte de 19 p. 100 en trafic. Cela réduit à \$282,100,000 les recettes provenant du trafic sur lequel porterait cette augmentation de 10 p. 100. Vous avez là le pourcentage sur lequel vous devrez baser vos calculs, si vous songez à prévoir les résultats d'une augmentation de 56, de 26 ou de 16 p. 100. C'est une façon de calculer les pertes en recettes tout en tenant compte du facteur "trafic". Si on s'aperçoit qu'une augmentation du tarif-marchandises sur certains articles entraînera une perte de recettes, on ne la met pas en vigueur. Les chemins de fer ont évalué leurs pertes en trafic à 22 p. 100, compte tenu du facteur mentionné. Mon évaluation s'élève à 19 p. 100.

M. CREAGHAN: La subvention sert-elle un double objectif, à savoir d'alléger le fardeau de l'expéditeur dans la mesure de 7 p. 100 et aussi de permettre aux chemins de fer de récupérer une certaine partie des expéditions qu'ils pourraient perdre au profit des moyens de transport qui leur font concurrence ?

M. KNOWLES: Je crois que la subvention peut avoir ce double avantage, mais il reste que c'est l'expéditeur qui bénéficie de la réduction de taux. C'est là le but principal de ce crédit de 20 millions. C'est l'expéditeur qui bénéficie directement de la subvention, car le tarif-marchandises se trouve réduit quand il fait une expédition de marchandises.

M. CREAGHAN: Mais ce sont les chemins de fer qui recevront d'abord la subvention, n'est-ce pas ?

M. KNOWLES: Naturellement.

M. DRYSDALE: Pouvez-vous nous dire si certaines lignes de chemin de fer de moindre importance dont vous nous avez parlé sont liées à un réseau américain ?

M. KNOWLES: Cinq d'entre elles le sont, mais elles desservent aussi certaines localités au Canada.

M. DRYSDALE: La subvention pourra-t-elle s'appliquer aussi au trafic acheminé vers les Etats-Unis ?

M. KNOWLES: Non.

M. DRYSDALE: La réduction ne s'applique donc qu'au trafic à l'intérieur du Canada ?



M. KNOWLES: Les augmentations et les réductions sur le taux des marchandises expédiées aux Etats-Unis, que nous appelons les taux internationaux, reposent sur un principe tout à fait différent du principe qui gouverne les augmentations de taux au Canada.

M. FISHER: Pourriez-vous appliquer les mêmes taux, si vous le vouliez ?

M. KNOWLES: Vous voulez savoir si nous pourrions appliquer la même réduction à toutes les expéditions ? Je suppose que le Parlement pourrait le faire en adoptant une loi à cet effet. Mais je ne crois pas qu'il y ait nécessité de le faire. Le tarif-marchandises est beaucoup moins élevé à l'égard des expéditions qui passent la frontière. Les augmentations tarifaires sur le trafic international ont été beaucoup moins élevées que les augmentations applicables aux expéditions de marchandises au Canada. Je parle ici des expéditions courantes. L'augmentation du tarif-marchandises ne s'élève qu'à 112 p. 100 sur les expéditions qui passent la frontière, tandis qu'elle s'élève à 157 p. 100 sur les marchandises transportées au Canada.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs ?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je propose que la séance soit suspendue.

Le PRÉSIDENT: Que diriez-vous d'ouvrir la séance par l'exposé de l'Association canadienne du camionnage, cet après-midi, à 3 heures et demie, à la salle 253D, la salle du Comité des chemins de fer ?

M. CHEVRIER: Qui sera le premier témoin ?

Le PRÉSIDENT: M. McGee, qui représentera l'Association canadienne du camionnage.

M. HEES: Je vous ferai remarquer, monsieur le président, que je dois rencontrer une délégation cet après-midi, entre 3 heures et demie et 4 heures. Cette délégation vient de la péninsule de Gaspé et la réunion portera sur des questions importantes. Je ne pourrai pas assister à la séance avant 4 heures. Je ne veux pas manquer d'égards envers les membres du Comité, mais je suis obligé de m'absenter. Je serai de retour à 4 heures précises.

M. CHEVRIER: Voilà une autre preuve que nous ne devrions pas siéger en même temps que la Chambre.

M. HEES: Il y a des choses qui ne peuvent être différées.

—La séance est suspendue pour l'heure du dîner.



## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MARDI 14 avril 1959.

3 heures et demie de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je vois que nous sommes en nombre. Je crois que nous allons traiter tout d'abord d'une question qui a été soulevée par M. Fisher en rapport avec la procédure à suivre pour appeler les témoins.

J'ai consulté le président de la Chambre et le greffier et voici leur opinion. En premier lieu, c'est le Comité qui choisit les témoins. Ceux-ci sont convoqués au moyen d'un avis signé par le président. De plus, aucun témoin ne peut être convoqué et rémunéré, tant que le certificat n'a pas été présenté au président par un des membres du Comité, conformément au Règlement.

M. Fisher a fait une proposition à cet effet, ce matin. Quel est l'avis du Comité au sujet de cette proposition? Je vais en donner lecture.

M. Fisher propose, appuyé par M. Howard, que MM. H. Styffe et E. G. Charnock, respectivement de Port Arthur et de Fort William, soient appelés à comparaître devant le Comité et que leurs frais de voyage et leurs autres frais soient acquittés.

M. CHEVRIER: Voulez-vous me permettre, monsieur le président, de dire un mot au sujet de la proposition?

Quand la proposition a été présentée, ce matin, j'ignorais l'identité des témoins qui doivent être convoqués. J'en ai rencontré un depuis, que j'ai connu du temps que j'étais ministre des Transports, et qui m'a adressé des plaintes, non pas en comité, mais personnellement. Aussi ai-je une bonne idée des revendications qu'il va nous présenter. A mon avis, il serait regrettable de rejeter la proposition, du moins dans son cas.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je n'ai pas eu l'occasion de consacrer beaucoup de temps à l'étude des règlements qui s'appliquent au cas qui nous intéresse, mais j'ai consulté l'article 263 où il est mentionné que "les témoins importants seront convoqués".

Si je ne me trompe, il n'a pas été décidé à aucune des séances du Comité de convoquer les témoins en question. J'estime donc que, n'ayant pas rempli les exigences requises, ils ne peuvent présenter une réclamation pour leurs dépenses. Le point que le Comité n'a pas éclairci, c'est de savoir si les témoins en question sont nécessaires, qu'ils sont importants, qu'ils font autorité en la matière, et qu'ils doivent être convoqués. Je ne crois pas qu'on se soit demandé s'il est nécessaire de décider si les témoins doivent être rémunérés ou non.

Comme je l'ai déclaré ce matin, si nous adoptons cette manière de procéder, qui est une chose tout à fait nouvelle, même si les témoins en question sont fort compétents et s'ils peuvent discuter de certains intérêts particuliers, je crains qu'il n'y ait danger que chacune des régions du pays, dans chacune des provinces (car il y a toujours des luttes d'intérêts à l'intérieur des provinces) n'essaie de favoriser certains intérêts particuliers. Je ne vois pas, dans ces conditions, le bien-fondé de cette manière de procéder.

M. McPHILLIPS: Je partage votre avis. Je crois que nous n'en finirions plus si chacun des membres du Comité insistait pour que telle ou telle personne soit convoquée. Je fais peut-être erreur, mais je crois pour ma part que cette situation a été amenée par la question des taux de transport des chemins de fer et que nous n'avons pas besoin de l'avis d'un expert dans cette matière. Nous avons pris les mesures nécessaires afin que les témoins que nous voulons entendre puissent paraître.



tre devant le Comité. Assurément, nous n'avons pas réellement besoin de témoins qui font autorité en matière de taux de transport.

M. CHEVRIER: Pourquoi n'avez-vous pas proposé ce matin que le Comité se passe complètement de témoins ?

M. BADANAI: La proposition provient de ce que le Nord-Ouest ontarien se trouve complètement sans représentation, parce que l'Ontario ne s'est pas opposé à l'augmentation du tarif-marchandises. A cause de cela, nous nous trouvons dans une situation spéciale et j'estime qu'on devrait nous accorder notre demande. Le témoin que nous entendrons demain matin est très versé dans la question des taux de transport.

Le PRÉSIDENT: La question n'est pas de savoir si nous l'entendrons ou non, mais plutôt de décider s'il sera dédommagé pour ses dépenses.

M. BADANAI: Ce ne serait que justice que ses dépenses soient payées.

Le PRÉSIDENT: Vous avez tous entendu la proposition. Ceux d'entre vous qui sont pour la proposition présentée par M. Fisher voudront bien l'indiquer.

La proposition est rejetée.

Le PRÉSIDENT: J'ai ici le texte d'un exposé qui a été rédigé par M. W. A. Wallace, qui est le directeur-général de...

M. CHEVRIER: Voulez-vous me permettre, monsieur le président, de poser une ou deux questions à M. Knowles ? J'aimerais à éclaircir certains points.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je n'y vois pas d'objection, mais je dois dire que M. McPhillips nous a présenté un argument des plus valables. Il ne fait pas de doute que cette question revêt une grande importance et qu'elle offre beaucoup d'intérêt, mais je me demande s'il ne serait pas préférable d'entendre les exposés des diverses associations de camionnage dès maintenant, quitte à rappeler ensuite M. Knowles. Je n'exprime sans doute là que mon opinion personnelle. Si je le fais, c'est uniquement parce que je crains que M. Knowles ne soit obligé de passer l'après-midi à répondre à des questions. Si nous pouvions éviter cela, nous pourrions entendre les exposés dès maintenant et nous pourrions rappeler ensuite M. Knowles afin qu'il puisse fournir des explications aux membres du Comité au sujet des taux de transport. C'est là ma seule objection. Je ne veux pas m'étendre sur ce sujet, mais je crois que ce serait là la meilleure façon de procéder.

M. CHEVRIER: Cela ne signifie pas que M. Knowles serait obligé de passer tout l'après-midi ici, car je n'ai que deux ou trois questions à lui poser.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): L'objection de M. Bell porte sur le fait que chacun des membres du Comité voudrait peut-être aussi poser deux ou trois questions.

M. CHEVRIER: S'ils ont des questions à poser, je ne vois pas pourquoi on ne leur permettrait pas d'en poser cinq ou même dix, s'ils le veulent. Cela est incontestable.

Le PRÉSIDENT: Nous n'en sommes encore qu'au premier article.

M. CHEVRIER: Précisément. S'il est vrai que nous n'aurons pas l'occasion de poser des questions, j'aimerais qu'on nous le fasse savoir. J'ai beaucoup de travail à faire et cela me permettrait d'aller le faire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est vous qui avez été le premier à poser des objections.



M. CHEVRIER: Je le sais, mais l'objection que j'ai soulevée, c'est que le Comité ne devrait pas siéger en même temps que les Communes. Cependant, comme la séance est maintenant ouverte, j'aimerais qu'on me donne l'occasion de poser ma question; j'aimerais à obtenir des renseignements.

M. FISHER: Il me semble que nous allons au delà de nos attributions et cela m'inquiète un peu. J'ai cru comprendre, d'après la déclaration que le ministre a faite en Chambre, que ce Comité a été établi pour nous fournir l'occasion de faire une étude minutieuse de la question du tarif-marchandises. Il ne s'agit pas ici d'une audience accordée par la Commission des transports, mais bien d'une séance du Comité des chemins de fer. Il s'agit d'une étude qui a pour but de déterminer dans quelle mesure les subventions influenceront sur la structure des taux de transport par rail. Si nous adoptons l'opinion de M. McPhillips, la question peut être réglée automatiquement. Je ne vous cacherai pas ma déception, s'il est établi que les attributions du Comité se limitent à cela. J'aimerais que le ministre nous dise jusqu'à quel point, à son avis, nous avons le droit d'approfondir toute la question.

Je ne partage par l'opinion de M. McPhillips, car nous avons une opinion bien arrêtée à ce sujet.

M. HEES: Je vous dirai pour ma part que, si certains d'entre vous veulent poser des questions, ils ont parfaitement le droit de le faire.

M. CHEVRIER: S'il en est ainsi, voulez-vous me permettre de poser mes questions? Vous avez eu l'obligeance ce matin, monsieur Knowles, de nous fournir un état détaillé des pourcentages du revenu total, pour les lignes de l'Ouest, des provinces centrales et des Maritimes, en vue de la répartition de la subvention. Les données qui offrent le plus d'intérêt pour moi sont celles qui s'appliquent aux provinces de Québec et d'Ontario, c'est-à-dire le Canada central. Vous avez déclaré que le pourcentage du Canada central s'élève à 26.5 p. 100 sur un total de \$348,000,000 pour le transport des marchandises aux taux de catégorie et aux taux de produits désignés. Mes calculs m'ont donné \$5,300,000 pour la subvention.

J'aimerais maintenant à ce que vous nous disiez dans quel secteur du pays on s'attend à bénéficier de la plus grande partie de cette subvention. Vous m'avez dit ce matin que vous nous fourniriez à une date ultérieure un état détaillé à ce sujet, selon les divers trajets, mais je crois savoir que ces données seront tirées des analyses des bordereaux d'expédition qui sont faites par la Commission des transports. Ces analyses vous permettront peut-être d'obtenir de plus amples renseignements quant à la part de subvention qui sera accordée pour ce pourcentage de 26.5 p. 100, qui est le pourcentage du revenu des chemins de fer dans les provinces centrales. Si vous pouviez me procurer ces renseignements, je vous en serais reconnaissant.

M. KNOWLES: J'aimerais tout d'abord, monsieur Chevrier, à rectifier le montant global mentionné. Vous venez de parler de 348 millions; mais, juste avant la suspension de la séance, j'ai précisé qu'il s'agissait plutôt de \$282,100,000. étant donné que l'augmentataion du tarif-marchandises entraînera une diminution de 19 p. 100 dans le trafic-marchandises. Je vous prierais de noter la rectification.

M. CHEVRIER: Je comprends. Il ne s'agit pas de 348 millions, mais plutôt de 282 millions.

M. KNOWLES: \$282,100,000.

M. CHEVRIER: Merci.

M. KNOWLES: Je crois que, si vous fondez vos calculs sur les pourcentages que je vous ai fournis, vous obtiendrez une assez juste idée de la répartition de la subvention.



Vous m'avez demandé si je pouvais vous fournir des calculs. Si je ne me trompe, vous vouliez obtenir ces données par trajets de 10 ou 20 milles de longueur.

M. CHEVRIER: Voulez-vous me permettre de répéter ma question? C'est bien ce que je vous ai demandé ce matin, mais j'aimerais à poser ma question autrement. Les analyses des bordereaux d'expédition qui ont été faites par la Commission des transports peuvent-elles nous fournir des renseignements quant au nombre de wagons, aux recettes, au volume des expéditions, aux taux de catégorie et aux taux de produits désignés non concurrentiels qui s'appliquent aux lignes de l'Ontario pour l'année 1957?

M. KNOWLES: Oui. Si je ne m'abuse, c'est M. Frawley de l'Alberta qui a demandé qu'on établisse cet état détaillé. J'avais oublié cela, quand j'ai témoigné ce matin. J'ai conservé une copie des données sur lesquelles nous nous sommes fondés pour fournir à M. Frawley les renseignements qu'il nous a demandés. Je me ferai un plaisir de vous en fournir une copie et vous pourrez en faire l'usage que vous voudrez. Cet état détaillé fait voir les expéditions de marchandises assujetties aux taux de catégorie, en provenance de chacune des provinces et à destination de chacune des autres provinces.

M. CHEVRIER: Merci. Vous me permettrez d'aller plus loin et de vous demander de bien vouloir jeter un coup d'oeil sur l'état détaillé que voici, qui porte sur les expéditions de marchandises aux taux de catégorie et aux taux de produits désignés non concurrentiels. Les chiffres indiquent, pour chaque cas, le nombre de wagons, les recettes et la longueur moyenne du parcours. Pourriez-vous me dire si ces données proviennent des analyses des bordereaux d'expédition qui ont été faites par la Commission des transports?

M. KNOWLES: Je ne pourrais vous le dire à moins de procéder à une vérification de cet état détaillé et de me reporter aux données fondamentales que nous possédons. Je serais obligé de consacrer quelques heures à ce travail. Si c'est M. Frawley qui vous a transmis ces renseignements, je ne doute pas qu'ils soient justes.

M. CHEVRIER: Voudriez-vous avoir l'obligeance d'en faire la vérification et me laisser savoir ce que vous en pensez à l'une des prochaines séances?

M. KNOWLES: Je vais essayer de le faire.

M. CHEVRIER: Puis-je aller plus loin encore et vous poser une autre question? Pourriez-vous me fournir un état détaillé analogue à celui que vous possédez et qui indiquerait, au sujet du trafic-marchandises entre le Québec et l'Ontario et entre l'Ontario et le Québec, le nombre de wagons, les recettes et la longueur moyenne du parcours, pour chaque catégorie de marchandises?

M. KNOWLES: Je ne sais quelle somme de travail cela représente, monsieur Chevrier. Je crois que je pourrai y arriver en m'aidant de ces données de base. Je vous demanderai donc de me remettre votre état détaillé afin que je puisse l'apporter à mon bureau.

M. CHEVRIER: Je ne vous demande pas la réponse immédiatement, mais j'aimerais bien l'avoir avant la fin des séances du Comité, si cela était possible.

M. KNOWLES: Je ferai de mon mieux.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je vois qu'on demande à M. Knowles de procéder à une autre étude fondée sur des données fournies à M. Frawley au sujet du Québec et de l'Ontario. Je me demande s'il n'y aurait pas lieu de proposer qu'on procède à des études de ce genre à l'égard des trois grandes régions du pays. Si je dis cela, monsieur le président, c'est que je crains que l'application de la subven-



tion ne cause des malaises dans l'Est et dans l'Ouest du pays; à mon avis, nous devrions aller jusqu'au fond des choses.

M. CHEVRIER: Je suis tout à fait d'accord avec cette proposition. Je serais heureux, si on pouvait nous procurer ces renseignements.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ce n'est pas que je veuille imposer une somme considérable de travail supplémentaire à M. Knowles, mais je crois qu'on devrait procéder aussi à des études de ce genre à l'égard des autres régions du pays si on se donne la peine d'en faire à l'égard de la région centrale.

M. KNOWLES: En me basant sur l'état détaillé que j'ai en main, je crois qu'il serait possible de procéder à des calculs pour chacune des provinces. Je dois vous dire, cependant, que ces calculs requièrent une somme considérable de travail minutieux et, pour cette raison-là, je ne puis vous promettre d'avoir terminé avant la fin des séances du Comité. On ne se rend pas compte, à mon avis, de la somme considérable de travail qui est requise pour procéder à des études de cette nature.

M. CHEVRIER: Si je ne me trompe, monsieur Knowles, une bonne partie de ce travail a déjà été fait et les renseignements que vous avez en main ont été recueillis par la Direction de l'économie et de la comptabilité de la Commission des transports.

M. KNOWLES: Pour autant que je le sache, ce sont les seuls renseignements que la Commission possède à ce sujet. Ces renseignements sont ensuite transmis aux provinces qui, habituellement, en extraient les données qui s'appliquent aux expéditions à l'intérieur de leur territoire et au moyen desquelles elles procèdent à leurs propres calculs. Apparemment, quelqu'un s'intéresse à la question du transport ferroviaire en Ontario, car les données qui s'appliquent à cette province ont été extraites du rapport. Il y a dix provinces. Si l'on compte dix calculs par province, cela fait un total de 100 calculs. Ce n'est pas que je veuille éluder quoi que ce soit, monsieur Chevrier, mais vous reconnaîtrez que cette demande exigera une somme considérable de travail. J'essaierai néanmoins de vous fournir les renseignements que vous voulez.

M. CHEVRIER: Je tiens beaucoup à obtenir ces renseignements, car je crois qu'ils nous seraient très utiles.

M. HEES: Vous me permettrez de vous faire remarquer encore une fois, comme M. Knowles vient de le faire, que ce travail exigera beaucoup de temps. Je ne doute pas que M. Knowles fera tout son possible pour vous fournir ces renseignements le plus tôt possible, mais vous ne devez pas vous étonner si ce travail n'est pas terminé avant la fin des séances du Comité. Je suis sûr que les membres du Comité qui ont demandé à M. Knowles de leur fournir ces renseignements comprendront que, s'il fait de son mieux, nous ne pouvons rien exiger de plus.

M. CHEVRIER: Je ne crois pas qu'on puisse trouver à redire, s'il fait de son mieux.

M. FISHER: Il se peut qu'on ait déjà répondu à la question que je vais poser, mais j'aimerais bien à comprendre l'article 7 du bill. En vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, on accorde une subvention de 30 p. 100 sur le trafic-marchandises qui entre dans la région et une subvention de 20 p. 100 sur le trafic qui en sort.

M. KNOWLES: La subvention est de 30 p. 100 sur le trafic qui sort de la région. Les marchandises qui entrent dans la région sont assujetties aux taux courants, c'est-à-dire les taux que paient tous les usagers.



M. FISHER: Mais à l'intérieur des Maritimes ?

M. KNOWLES: A l'intérieur des Maritimes, la subvention est de 20 p. 100.

M. FISHER: De quelle manière va-t-on appliquer la nouvelle subvention ? Il se peut que vous ayez donné des éclaircissements à ce sujet, ce matin, mais je ne vous ai pas entendu le faire. Pouvez-vous nous dire si le pourcentage du trafic qui est assujéti à la Loi sur les taux de transport dans les Maritimes (je crois que ce pourcentage s'élève à 16 p. 100, si je ne fais erreur) bénéficiera de la réduction totale des taux de transport et si ce pourcentage va influencer sur les subventions en vigueur et même les faire disparaître ?

M. KNOWLES: La nouvelle subvention ne comporte pas d'exception. La réduction qui s'applique aux marchandises dans les Maritimes est de 20 p. 100 et cette réduction a été établie par la Commission des transports. Quant aux taux de transport fixes qui s'appliquent aux marchandises en provenance des Maritimes et dont le point de destination est à l'ouest de Lévis, la Commission a autorisé une réduction de 30 p. 100 sur ces marchandises. Ce sont des taux de transport fixes, déduction faite de la subvention. Maintenant, ces taux ont été augmentés de 17 p. 100, mais nous permettons aux compagnies ferroviaires de réduire cette augmentation à 10 p. 100.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous encore d'autres questions à poser ? Sinon nous demanderons que le mémoire qui vous a été distribué et qui a été rédigé par M. Wallace, directeur général du Bureau des tarifs du transport canadien, soit annexé au compte rendu des délibérations du Comité, car M. Wallace ne pourra venir nous en donner lecture. Etes-vous en faveur de la proposition ?

DES VOIX: Adopté.

(Voir à l'Annexe A.)

M. DRYSDALE: Cela signifie-t-il, monsieur le président, que nous n'aurons pas l'occasion de poser des questions au sujet du mémoire ?

Le PRÉSIDENT: En effet.

Nous avons parmi nous M. Magee, secrétaire exécutif de l'Association canadienne du camionnage, qui va nous donner lecture du mémoire de cette association. Avez-vous tous un exemplaire du mémoire ?

DES VOIX: Non.

Le PRÉSIDENT: C'est bien, messieurs, M. Magee va nous donner lecture du mémoire.

M. JOHN MAGEE (*Secrétaire exécutif de l'Association canadienne du camionnage*): Monsieur le président, monsieur le ministre et messieurs les membres du Comité, j'aimerais tout d'abord à vous dire combien l'Association canadienne du camionnage vous sait gré de lui fournir l'occasion de vous faire part de son point de vue relativement au bill à l'étude. Vous me permettrez d'ajouter que notre association est une fédération de toutes les associations provinciales de camionnage du Canada, qui sont énumérées dans le mémoire et au nom desquelles nous vous présentons ce mémoire qui renferme leur point de vue unanime.



## MÉMOIRE DE L'ASSOCIATION CANADIENNE DU CAMIONNAGE INC.

### 1. Les subventions au chemin de fer et le gel des tarifs-marchandises.

Le rôle que joue l'industrie du camionnage comme sérieuse compétitrice des compagnies de chemin de fer est reconnu dans deux lois fédérales, la Loi sur les chemins de fer et la Loi sur les transports.

La Loi sur les chemins de fer, de même que les règlements qui sont édictés en vertu de cette loi par la Commission des transports du Canada, accordent aux compagnies de chemin de fer la liberté d'établir des taux de concurrence (au-dessous du niveau normal) dès que la concurrence du camionnage se fait sentir. Les compagnies de chemin de fer peuvent, si elles le désirent, fixer des taux de concurrence par téléphone à un expéditeur si les exigences de la concurrence le réclament. Du moment qu'elles ne dépassent pas le plafond autorisé tel qu'établi dans la dernière augmentation des tarifs-marchandises, les compagnies de chemin de fer peuvent hausser ou réduire les taux de concurrence à volonté. Elles peuvent être appelées à fournir des explications à la Commission des transports du Canada à l'égard des circonstances de la concurrence; les taux de concurrence ne doivent pas être plus bas qu'il n'est nécessaire pour faire face à la concurrence et ils ne doivent pas agir défavorablement sur le revenu net des compagnies de chemin de fer. Dans la pratique, les compagnies ferroviaires sont rarement priées de soumettre à la Commission des transports des mémoires destinés à justifier leurs taux de concurrence. Il est très rare, si la chose est déjà arrivée, qu'un taux de concurrence du chemin de fer ait été modifié ou annulé par la Commission des transports pour la raison qu'il était plus bas que nécessaire pour faire face à la concurrence. La Commission a toujours soutenu que les taux de concurrence du chemin de fer étaient compensatoires. Du moment que les compagnies de chemin de fer ne vont pas au-delà du niveau tarifaire autorisé, elles sont libres de fixer les taux de concurrence à leur discrétion.

En fait, le Parlement déclare dans la Loi sur les chemins de fer que l'industrie du camionnage est une compétitrice des compagnies de chemin de fer.

La même situation se présente dans la Loi sur les transports de laquelle relèvent des taxes convenues. Les taux des taxes convenues sont en réalité un genre de taux de concurrence. Mais, tandis qu'un expéditeur est libre d'accepter ou de rejeter un taux de concurrence, comme il l'entend, les taux moins élevés des taxes convenues ne peuvent être assurés qu'au moyen d'un contrat qui oblige l'expéditeur à utiliser exclusivement le rail pour le transport de toute ou presque toute la marchandise sur laquelle porte la taxe convenue. La Commission des transports a soutenu que les taux des taxes convenues du chemin de fer sont compensatoires.

Les compagnies de chemin de fer ont l'entière liberté de négocier des contrats de taxes convenues pour faire face à la concurrence du camion. Les renseignements que nous allons vous soumettre dans ce mémoire démontreront dans quelle mesure les compagnies de chemin de fer ont fait usage au cours des dix dernières années de leur pouvoir d'établir des taux de concurrence.

En fait, le Parlement déclare dans la Loi sur les transports que l'industrie du camionnage est une compétitrice des compagnies ferroviaires.

Après la naissance de l'industrie du camionnage peu après 1920, les compagnies de chemin de fer ont réagi avec une attitude défensive, et cela pendant plusieurs années. Elles se sont arrêtées surtout à un programme de réglementa-



tion qui aurait "résolu" le problème de la concurrence du camionnage en la limitant. Des prétentions voulant que la concurrence du camion était "injuste" furent énoncées à l'infini: les camionneurs triaient et choisissaient la crème du trafic, alors que les compagnies de chemin de fer devaient transporter toute marchandise qui leur était offerte — c'est là le genre d'argumentation qui était avancé à l'appui de la théorie de "l'injuste".

Mais, comme toutes les formes de transport s'affirmaient, comme les camions offraient une concurrence en service et en tarifs dans un trafic de plus en plus considérable, les compagnies de chemin de fer commencèrent, et la chose est toute à leur crédit, à mettre de côté leur attitude défensive. Leurs cris réclamant une réglementation restrictive du camionnage se firent plus rares et plus faibles, et finalement, vers 1950, ils s'éteignirent complètement. A ce moment-là, les deux grandes compagnies de chemin de fer se faisaient une concurrence mutuelle avec leurs entreprises de lignes aériennes et de camionnage, car elles avaient commencé à se livrer à ces modes de transport; la route transcanadienne était en voie de construction; et la canalisation du Saint-Laurent était en train de devenir une réalité. La population canadienne voulait manifestement que son système de transport soit concurrentiel, et elle tenait à éviter dans notre pays la répétition des expériences désastreuses de certains autres pays qui ont tenté de placer leurs organismes de transport dans diverses niches économiques d'une nature plutôt suspecte.

Le point de vue des compagnies de chemin de fer à l'endroit de la concurrence du camion avait été tellement transformé par l'inexorable pression des événements que les lignes de conduite sur la réglementation du transport qu'elles avaient préconisées avec succès devant la Commission royale d'enquête Turgeon de 1954 sur les taxes convenues étaient méconnaissables comparativement à celles qu'elles avaient préconisées avant et pendant la deuxième guerre mondiale. Alors qu'il exposait les vues des chemins de fer Nationaux du Canada au sujet de la concurrence du camion, M. Hugh O'Donnell, C.R., fit la déclaration suivante au Comité permanent sur les chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques, le 28 juin 1955:

La concurrence détermine la règle de conduite à suivre et les sociétés ferroviaires du Canada sont d'avis qu'on devrait s'en tenir à cela. A leur point de vue, quand la concurrence existe, elle devrait être libre et se faire sur un pied d'égalité; cela réglerait le problème; l'expéditeur déciderait du moyen de transport qu'il désire employer. Le public profiterait du taux inférieur proposé par le concurrent . . .

Au nom de la Compagnie du Pacifique Canadien, M. John L. O'Brien, C.R., fit, de son côté, la déclaration suivante au Comité permanent le 28 juin 1955:

Le public, à mon humble avis, a droit au transport le moins coûteux possible et il devrait avoir le droit de négocier à cette fin tout comme un client de toute autre industrie en a le droit. Qu'une industrie ou une autre en souffre, personne n'y peut rien: c'est le résultat du procédé normal de la concurrence.

Les camionneurs pouvaient offrir aux expéditeurs de meilleures conditions que les chemins de fer et ils ont enlevé du trafic à ces derniers. Les sociétés ferroviaires, par la Loi sur les transports adoptée en 1939 et par un certain adoucissement de la réglementation proposée dans le projet de loi à l'étude, n'obtiennent qu'une faveur, celle de négocier directement avec l'expéditeur. Le camionneur peut en faire autant sur une base de concurrence et, si les chemins de fer ne peuvent offrir des conditions acceptables à l'expéditeur, ils perdent alors le contrat. Par contre, si leurs services et leurs prix sont meilleurs, ils obtiennent le contrat, comme toute autre industrie. S'ils ne possèdent ces avantages, le contrat va au camionneur.



Les gouvernements provinciaux — tous les dix — sont fortement impressionnés par l'effet salulaire de la concurrence du camion sur le niveau des taux ferroviaires. Huit d'entre eux, lorsqu'ils se sont adressés au gouverneur en conseil en novembre dernier pour en appeler de la hausse des tarifs-marchandises, ont paru avides d'avoir leur part du gâteau et de s'en rassasier. Ils veulent une forte concurrence du camion avec le chemin de fer, tout en maintenant leur opposition de longue date aux augmentations des taux ferroviaires. En plus de cela, ils ont exigé des subventions — des subventions pour tout le chemin de fer qui écarteraient l'augmentation tarifaire de 17 p. 100 au prix d'environ \$60,000,000 pour les contribuables. Mais la concurrence du camion avec les compagnies de chemin de fer ne peut pas être forte si l'industrie elle-même n'est pas en bonne posture financière, capable de prendre soin d'elle-même en défrayant tous les frais d'exploitation — ses dépenses les plus élevées sont les salaires — et en mesure de prélever les capitaux nécessaires pour son équipement et pour l'expansion de ses terminus. Il ne s'agit là que de simples normes économiques auxquelles l'industrie du camionnage doit faire face. Aucun geste d'impatience ne saurait dissiper ces principes de l'économie — tant que nous opérerons en vertu du système de la libre entreprise dans notre pays.

Selon les statuts que le Parlement a adoptés à l'égard de l'établissement de tarifs par le chemin de fer, selon la position que les compagnies de chemin de fer elles-mêmes ont prise, il est évident que le camionnage est reconnu comme un réel compétiteur des compagnies ferroviaires dans une grande variété de marchandises et comme un compétiteur éventuel pour le reste du trafic. Il s'ensuit que toute mesure prise par le Parlement à l'égard des tarifs-marchandises du chemin de fer peut avoir des conséquences immédiates ou éventuelles pour l'industrie du camionnage. A moins que les répercussions de cette mesure n'aient été soigneusement pesées, il est possible que des dommages considérables, et peut-être sérieux, soient causés aux firmes de camionnage, spécialement celles du transport à longue distance, à travers le Canada.

Par exemple, en gelant les tarifs-marchandises du chemin de fer en attendant le rapport de la Commission royale d'enquête sur le transport, le gouvernement a mis à part le système de fixation des prix pour un secteur de l'économie — le transport commercial par voie de terre. Son contrôle des prix a été appliqué pour fixer les prix des services rendus, mais chose étrange, les frais de l'exploitation et du maintien de ces services ne relèvent pas du contrôle.

Non seulement le gouvernement a gelé les tarifs-marchandises du chemin de fer dans la limite de la récente hausse de 17 p. 100, mais le résultat de sa politique est de geler les taux de camionnage dans la même limite. Il est vrai que le service que procure le camionnage est assez précieux pour l'expéditeur qu'il arrive à celui-ci de payer un prix plus élevé pour ce service que pour un service de transport alternatif. Mais ordinairement, comme le rail et le camion se font une forte concurrence, le maximum concurrentiel des taux de camionnage est le même que celui des tarifs-marchandises du chemin de fer.

Mais le gouvernement n'a pas gelé les frais que les camionneurs doivent payer pour exploiter leur entreprise. Par exemple, il n'a pas averti les manufacturiers que le prix de vente des camions et des tracteurs-remorques était gelé; que le prix de vente des remorques avait atteint un point maximum. Il n'a pas dit à M. James R. Hoffa que sa fraternité Internationale des Chauffeurs négocie actuellement avec une industrie canadienne dont le prix de vente pour ses services est gelé là où les frais ont porté ce prix à la limite des tarifs-marchandises du chemin de fer de 17 p. 100.

Même si ce n'était que pour une période de douze mois, l'industrie du camionnage ne peut pas reconnaître comme juste et équitable le principe à la base du



gel des tarifs-marchandises. Nous n'avons pas d'autre alternative que de consigner la forte opposition de l'industrie contre le gel des tarifs-marchandises.

Il se peut que la dépense d'une somme de \$20,000,000 pour une réduction de douze mois dans les taux de catégories et de marchandises de notre compétiteur, le chemin de fer, n'ait que très peu de répercussions *immédiates* sur l'industrie du camionnage. Mais il résulte que les fonds publics sont utilisés pour isoler le trafic d'une concurrence possible: et si on laissait cette concurrence prendre son cours, sans l'intervention des subventions, elle donnerait les mêmes résultats que les subventions, *sans aucun frais pour le contribuable*.

A propos, monsieur le président, il a été impossible d'étudier cette question à fond avant cette audience, car il y a un grand nombre de tarifs ferroviaires à examiner, comme on l'a dit au cours de la séance de ce matin. Nous pouvons affirmer, cependant, que nous avons rencontré des cas où la réduction des tarifs-marchandises non concurrentiels, (je ne parle pas des tarifs concurrentiels), va influencer directement le niveau des tarifs routiers dans une province. Si vous le désirez, nous pourrions le prouver. En règle générale, nous ne prétendons pas que cette subvention va nuire considérablement, à l'heure actuelle, à l'industrie. Mais cette pratique comporte l'emploi des deniers publics pour mettre le transport ferroviaire à l'abri d'une concurrence éventuelle. Et pourtant, si on donnait libre cours à la concurrence, sans faire intervenir un régime de subventions, cela produirait exactement le même effet qu'un régime de subventions *sans qu'il en coûte rien au contribuable*.

Le trafic non concurrentiel effectué aux taux de catégories et de marchandises est virtuellement concurrentiel. Selon le jugement de la Commission des transports du Canada du 17 novembre 1958, "Depuis 1953, ce trafic normal a considérablement diminué en volume et il ne constitue maintenant qu'environ un tiers du revenu-marchandises total des compagnies de chemin de fer." Une grande partie du trafic qui était transporté aux taux de catégories et de marchandises est maintenant soumis aux taux de concurrence ou aux taxes convenues, ou il est transporté par camion.

Le principe de subventionner les taux du rail dans tout le pays, incorporé dans le projet de loi qui est devant le Comité, est considéré comme injuste et inique par l'industrie du camionnage. Nous nous opposons énergiquement à de telles subventions.

L'opposition de l'industrie du camionnage au gel du tarif-marchandises du chemin de fer et aux subventions aux réductions tarifaires sont basées sur les convictions suivantes de l'industrie du camionnage:

1. Les augmentations du tarif-marchandises au Canada depuis la deuxième guerre mondiale, à cause d'une propagande et d'une réaction plus sentimentale que raisonnée, ont fait l'objet d'une question publique qui a pris des proportions beaucoup plus sérieuses que ne peuvent le justifier les faits.
2. Les augmentations tarifaires ont été plutôt modérées, et non excessives, pour le chemin de fer et le camionnage.
3. L'ensemble des augmentations tarifaires depuis la deuxième guerre mondiale n'a *pas* créé de disparité injuste pour une région ou un territoire quelconque au Canada. Au contraire, les hausses tarifaires ont été réglées par la concurrence avec le résultat que s'il y a eu une certaine dose de disparité, elle n'a pas affecté la substance de la structure du tarif-marchandises.



Ceux qui ont eu l'occasion de voyager à travers le Canada et de suivre les questions de transport dans les journaux savent que les tarifs-marchandises peuvent faire l'objet de débats aussi animés qu'orageux. Ils constituent un problème qui a une forte tendance à émousser les sentiments — les sentiments sur les tarifs-marchandises. Il est difficile de concevoir pourquoi on croit que le problème des tarifs-marchandises peut se régler dans une telle atmosphère alors que d'autres questions d'ordre public doivent se discuter dans une atmosphère de sérieux.

Ce Comité, Monsieur le Président, nous entend aujourd'hui non pas pour faire durer plus longtemps ce sentimentalisme au sujet des tarifs-marchandises, mais pour obtenir les faits — pour entourer la question d'une atmosphère de raisonnement et de sérieux. Considérons donc à quel point le fardeau des tarifs-marchandises a été lourd au cours des dix dernières années. Ce seul aspect du problème est une question chargée de sentimentalisme. C'est la question à la racine même de l'effroyable portrait que l'on a fait de la mise en vigueur des augmentations du tarif-marchandises du chemin de fer — augmentations considérées tellement élevées qu'on a jugé bon d'y mettre fin, au moins temporairement, au moyen de mesures extraordinaires temporaires telles que des subventions au rail et le gel des tarifs-marchandises.

## 2. Le fardeau des augmentations horizontales des taux du chemin de fer.

Le problème du fardeau des augmentations des taux ferroviaires est largement imprégné de sentimentalisme et il est essentiel de déterminer les faits de la question tels qu'ils sont. Le point fondamental — et le point qui est rarement compris — est le fardeau *réel* des hausses tarifaires horizontales.

Théoriquement, une série de décisions rendues après la guerre par la Commission des transports du Canada a élevé le niveau maximum des taux du chemin de fer de 157 p. 100 entre les années 1946 et 1958. Ainsi, si on fixe à 100 le niveau maximum des taux ferroviaires pour 1946, l'indice du niveau maximum autorisé par les augmentations serait 257 en décembre 1958, soit un relèvement fort considérable.

*Une telle hausse des tarifs-marchandises n'a jamais eu lieu.* Pour des raisons de concurrence, les compagnies de chemin de fer ont été forcées — et, comme on le verra, ces circonstances n'ont jamais été limitées au Canada central — d'établir des taux de concurrence et des taxes convenues. Ce genre de taux de concurrence a servi à réduire les taux payables par l'expéditeur ou, à cause d'une concurrence actuelle ou éventuelle, a paralysé la mise en vigueur des augmentations autorisées.

L'augmentation du niveau maximum des taux ferroviaires ne reflète pas nécessairement l'augmentation du fardeau des charges du chemin de fer pour l'expéditeur. Heureusement, il est possible d'établir l'indice de l'augmentation réelle de la moyenne des taux du rail grâce aux données fédérales officielles publiées par le Bureau fédéral de la Statistique et par la Commission des transports du Canada.

Le revenu des compagnies de chemin de fer par tonne-mille n'est évidemment rien de plus que le coût par tonne-mille pour l'expéditeur. Par conséquent, l'indice de la moyenne des revenus du chemin de fer par tonne-mille représente également le fardeau réel de l'augmentation des taux ferroviaires pour l'expéditeur. Naturellement, la moyenne des revenus par tonne-mille — comme toutes les moyennes — est une description générale, comprenant divers éléments tels que le transport des automobiles et du grain; le trafic (celui du grain) effectué à des taux statutaires qui n'ont pas changé depuis le siècle dernier; et le transport de la machinerie précieuse et fragile. A cet égard, la moyenne du revenu par tonne-mille est semblable à l'indice du "niveau maximum autorisé des taux de chemin de fer", sauf qu'il reflète ce qui s'est passé en réalité — non pas ce qui serait arrivé si la concurrence et les taux statutaires n'existaient pas.



A un point de vue cependant l'indice de la moyenne des revenus du chemin de fer par tonne-mille ne reflète pas les charges réelles pour le client. Cette exception existe à cause des subventions à certains trajets de chemin de fer, ce qui a produit une moyenne des revenus ferroviaires par tonne-mille plus élevée que le coût pour l'expéditeur. *Donc, l'indice qui apparaît plus bas exagère l'augmentation réelle du fardeau des taux ferroviaires.*

Mais, l'écart entre l'augmentation théorique et réelle du fardeau des taux du rail est élevé, et la chose se comprend. Tandis que l'indice du niveau maximum théorique des taux ferroviaires a augmenté de 100 à 220 entre 1946 et 1957, l'indice de la moyenne des revenus du rail par tonne-mille a augmenté pendant la même période de 100 qu'il était en 1946 à 158.3 en 1957. (Comme la dernière hausse a été autorisée à la fin de 1958, elle est venue trop tard pour être reflétée dans une augmentation de la moyenne des revenus par tonne-mille; par conséquent, la dernière année sur laquelle portent nos indices est 1957.)

*Le fait pur et simple, c'est que nous avons eu au Canada, de 1947 à 1957, une augmentation totale des taux du chemin de fer de 58.3 p. 100.*

Il est évident que l'augmentation réelle des taux du chemin de fer, comparativement à la hausse théorique, ne confirme pas la théorie que le fardeau des taux du rail est devenu insupportable. A cause de l'existence de la concurrence routière, et par suite des mesures du gouvernement fédéral, notamment l'immense tâche de la péréquation des tarifs-marchandises du chemin de fer, l'augmentation réelle des taux du rail n'est pas en désharmonie avec les autres augmentations de prix dans notre économie — malgré le sentimentalisme et la propagande au contraire.

D'un autre côté, les augmentations réelles des taux ferroviaires sont le résultat de la tendance ascensionnelle des prix et des frais dans notre économie. Ce résultat ne saurait être évité que par un isolement complet et artificiel de l'industrie du chemin de fer contre l'inflation qui affecte toutes les industries sans exception.

A la page 12 de notre Mémoire, à l'endroit où nous traitons des tarifs ferroviaires compétitifs et des taxes convenues, nous citons un passage du Rapport de la Commission royale des transports de février 1951. Monsieur Turgeon s'exprime en ces termes:

La concurrence des camions ne se fait sentir que depuis moins de vingt-cinq ans. On fait remarquer, dans le chapitre traitant des tarifs du Nid-de-Corbeau, qu'au cours du grand débat parlementaire de 1925 sur les taux de transport, aucune allusion n'avait été faite au camionnage. Seul le transport par eau fut discuté en tant que facteur ayant pour effet de maintenir les tarifs à un bas niveau dans le Canada central, à l'avantage des expéditeurs de cette région. Depuis lors, la situation a changé très rapidement, à tel point qu'aujourd'hui, la concurrence par eau est rarement mentionnée; la concurrence du camionnage l'a éclipsée presque complètement. Les années d'après-guerre ont vu ce trafic augmenter encore plus rapidement à la suite du perfectionnement des véhicules automobiles et de l'extension des grandes routes pavées. En général, les camions fournissent un service commode à des prix avantageux. Puis la Commission, dans son rapport de 1951, indique les répercussions des augmentations des tarifs-marchandises des chemins de fer dans les termes suivants:

Les conditions laissent prévoir que les pertes causées aux chemins de fer par le camionnage augmenteront avec les années.

Ces pertes subies par les chemins de fer entraînent une hausse indue des tarifs à l'égard du trafic non concurrentiel, c'est-à-dire du trafic à longue



distance et de peu de valeur. Ce fardeau retombe surtout sur les régions du pays, comme les provinces des Prairies, où la concurrence du camionnage est beaucoup plus faible que dans le Canada central.

### 3. Les taux de concurrence et les taxes convenues du chemin de fer.

Les augmentations des tarifs-marchandises du chemin de fer mises en vigueur au Canada après la deuxième guerre mondiale étaient beaucoup plus raisonnables que les relèvements qui sont autorisés de nos jours. La raison en est la concurrence du camionnage et de la navigation. De ces deux formes de concurrence, celle du camion s'est avérée dans une large mesure la plus importante. L'emplacement des cours d'eau disponibles a permis au camionnage de se manifester comme l'unique force de compétition exerçant un effet vraiment national, régional et local.

A la page 294 du rapport de la Commission royale des Transports, M. Turgeon disait en février 1951:

La concurrence des camions ne se fait sentir que depuis moins de vingt-cinq ans. On fait remarquer, dans le chapitre traitant des tarifs du Nid-de-Corbeau, qu'au cours du grand débat parlementaire de 1925 sur les taux de transport, aucune allusion n'avait été faite au camionnage. Seul le transport par eau fut discuté en tant que facteur ayant pour effet de maintenir les tarifs à un bas niveau dans le Canada central, à l'avantage des expéditeurs de cette région. Depuis lors, la situation a changé très rapidement, à tel point qu'aujourd'hui, la concurrence par eau est rarement mentionnée; la concurrence du camionnage l'a éclipsée presque complètement. Les années d'après-guerre ont vu ce trafic augmenter encore plus rapidement à la suite du perfectionnement des véhicules automobiles et de l'extension des grandes routes pavées. En général, les camions fournissent un service commode à un prix avantageux.

Il est facile de constater les changements qui se sont opérés dans la situation des tarifs-marchandises au cours des dix dernières années — changements dus principalement au transport par camion — si on compare l'appréciation des conditions de 1951 par la Commission et la situation telle qu'elle existe de nos jours. Car la même Commission royale d'enquête, à cette même page 265 de son rapport de février 1951, déclarait ce qui suit au sujet de la concurrence du camionnage:

Les conditions laissent prévoir que les pertes causées aux chemins de fer par le camionnage augmenteront avec les années.

Ces pertes subies par les chemins de fer entraînent une hausse indue des tarifs à l'égard du trafic non concurrentiel, c'est-à-dire du trafic à longue distance et de peu de valeur. Ce fardeau retombe surtout sur les régions du pays comme les provinces des Prairies, où la concurrence du camionnage est beaucoup plus faible que dans le Canada central.

Nous entendons aujourd'hui les mêmes critiques qu'en 1951: les avantages de la concurrence du camion sont concentrés dans le Canada central — et à cause de cette concentration des avantages de la concurrence dans les provinces centrales, les provinces Maritimes et celles de l'ouest canadien doivent supporter le fardeau des augmentations des tarifs-marchandises du chemin de fer. Comme cette conception est fautive de nos jours!

Nous entendons parler aujourd'hui de "disparité" dans les tarifs-marchandises occasionnée par le monopole du chemin de fer sur les longs trajets — un monopole qui est un mythe plutôt qu'une réalité, car aujourd'hui (et depuis la grève nationale du chemin de fer en 1950) les lignes de camionnage transcontinentales traversent le Canada dans son entier. Il se passe à peine une semaine sans



que l'on puisse voir dans le *Financial Post* une ou plusieurs entreprises de transport routier transcontinental, utilisant leur propre réseau de télécommunication à travers le pays, annoncer leurs services aux expéditeurs.

Le refrain monotone, désuet et insupportable que nous entendons aujourd'hui sur les théories visant à *promouvoir la cause* de la disparité des tarifs-marchandises — le Canada central profite de tous les avantages alors que les provinces Maritimes et celles de l'ouest doivent en payer le coût — ne comble aucunement le vide qui existe entre les conditions relatées dans le rapport de la Commission royale d'enquête sur le transport de 1951 et la situation telle que nous l'avons de nos jours.

En fait, monsieur le président, quatre ans seulement plus tard, la nouvelle Commission royale des Transports, ou, plus précisément, la Commission royale des Taxes convenues, publiait son rapport. On le consulte moins souvent; mais, à la page 77 de ce rapport de 1955, on peut relever le passage suivant:

Il n'est pas permis de méconnaître les conditions actuelles ni les changements qui continuent de se produire. Les conditions et les changements principaux sont les suivants: (1) L'accroissement de la concurrence routière entre l'Est du Canada et toutes les provinces de l'Ouest. Cela a conduit les chemins de fer à publier des taux de concurrence pour certaines marchandises là où il y a très peu de temps, il n'y en avait aucun en vigueur (par exemple, les conserves).

Les prétentions courantes portant sur la disparité des tarifs-marchandises n'ont pas beaucoup changé depuis 1951. L'opinion est demeurée à un point presque statique. Il est très facile d'expliquer ce désintéressement — un désintéressement qui éventuellement verra contredire l'opinion de certaines provinces voulant que les tarifs-marchandises s'implantent définitivement comme un jeu politique dans notre pays, peu importe celui qui doit en souffrir. L'évolution du transport n'est pas demeurée stationnaire au Canada pendant les dix dernières années, même si les prétentions portant sur les conditions du transport d'il y a dix ans présentent une grande ressemblance à celles qui sont exposées aujourd'hui — exposées, par exemple, par les huit gouvernements provinciaux au gouverneur en conseil lors de l'audition de l'appel sur les tarifs-marchandises le 24 novembre 1958. Au contraire, l'évolution du transport s'est révélée comme une force vivante et dynamique au cours des dix dernières années. Malgré l'épreuve de la concurrence, cette force dynamique de l'évolution et du progrès du transport ne s'est pas amoindrie. Pour une chose, elle a refaçonné la situation des tarifs-marchandises de notre pays à un point où la plus grande part, sinon toute la prétendue disparité a disparu comme par enchantement. — même si les opinions à ce sujet sont demeurées les mêmes. Heureusement, les auditions de la prochaine Commission royale d'enquête sur le transport nous fourniront une fois de plus l'occasion de nous rendre compte de ces prétentions.

Comme nous l'avons vu dans le graphique 1, les analyses de bordereaux d'expédition par le Bureau fédéral de la statistique indiquent qu'au commencement de l'époque qui a fait suite à la guerre l'indice de la moyenne des revenus du chemin de fer par tonne-mille était presque égal à l'indice du niveau maximum autorisé pour les taux ferroviaires. Les compagnies de chemin de fer mettaient en vigueur une large part des augmentations de leurs tarifs-marchandises qui étaient autorisées. Mais pas pour longtemps. L'inégalité commença à se manifester quelque temps avant 1940. L'écart entre les deux lignes devint de plus en plus large, reflétant ainsi les répercussions de plus en plus grandes de la concurrence du camion; la concession de nouvelles réductions des taux de concurrence du chemin de fer et d'un grand nombre d'autres taxes convenues aux expéditeurs utilisant le chemin



de fer; et un déclin correspondant dans le trafic "normal" du chemin de fer (le trafic effectué aux taux de catégorie et de marchandises) qui, sous l'impulsion de la concurrence, s'effectuait de plus en plus à des taux au-dessous du niveau normal — les taux de concurrence et les taxes convenues.

Mais, s'il y en a encore aujourd'hui qui voient de la disparité, le large écart entre les deux lignes — les augmentations tarifaires que les compagnies de chemin de fer ont été autorisées à mettre en vigueur — ne peut vouloir dire qu'une seule chose: que les avantages de la concurrence du camion au cours des dix dernières années ont encore été concentrés presque exclusivement dans le Canada central; qu'il est encore exact aujourd'hui, comme le déclarait la Commission royale d'enquête en 1951, que le fardeau des tarifs-marchandises est encore supporté particulièrement par les provinces Maritimes et celles de l'ouest. Evidemment, il s'agit là de l'argumentation de la disparité tarifaire.

Ajoutons à cela l'intérêt qu'aura, pour la prochaine Commission royale, l'analyse des bordereaux d'expédition. La Commission royale des Transports ne disposait que d'un rapport annuel de ces bordereaux, celui de 1949.

Je ne m'attarderai pas à analyser ces analyses de bordereaux, car M. Knowles l'a déjà fait avec une compétence de beaucoup supérieure à la mienne.

C'est dans les analyses des bordereaux d'expédition par la Commission des transports du Canada que l'on trouve les faits réels. La prochaine Commission royale d'enquête sur le transport aura un immense avantage sur la Commission royale qui siégea un peu partout au Canada en 1949 et en 1950, avant de présenter son rapport en 1951. La Commission des transports du Canada publie chaque année, depuis 1949, des analyses révélatrices des bordereaux d'expédition du chemin de fer. Les analyses portent sur les années 1949 à 1957 inclusivement, sauf pour l'année 1950. De cette façon, la Commission royale Turgeon n'a pris connaissance de l'analyse des bordereaux d'expédition que pour une seule année — 1949 — dans son étude des faits sur lesquels elle a basé ses recommandations au gouverneur en conseil. La Commission a jugé tellement précieux les renseignements fournis par cette analyse portant sur une seule année qu'elle les a cités dans son rapport de 1951, lorsqu'il y avait lieu de le faire.

L'analyse annuelle des bordereaux d'expédition par la Commission des transports est en réalité une description des activités du trafic. Elle indique la proportion du transport par chemin de fer qui origine dans une "région" ou "territoire soumis à un tarif", le genre de tarif et le montant du taux — et une foule d'autres renseignements de grande valeur.

Vers la fin du mois de janvier 1959, l'Association Canadienne du Camionnage, faisant une revue de la situation des tarifs-marchandises dans sa préparation en vue de l'enquête nationale sur le transport annoncée le 26 novembre 1958, étudia soigneusement une fois de plus la décision de la Commission des transports accordant aux compagnies de chemin de fer une augmentation tarifaire de 17 p. 100. Encore une fois, nous en sommes venus à la conclusion que, selon le jugement de la Commission du 17 novembre 1958, l'augmentation réelle de la moyenne des revenus par tonne-mille du transport par chemin de fer, de 1949 à 1957 inclusivement, n'a été que de 55.4 p. 100 pour les Chemins de Fer Nationaux du Canada, et de 57.9 p. 100 pour la Compagnie du Chemin de Fer du Pacifique Canadien. Comme le soulignait la Commission elle-même: "Le revenu par tonne-mille est en dernier ressort la mesure de ce que les compagnies de chemin de fer peuvent réaliser d'une année à l'autre, et il exprime en un seul chiffre le revenu provenant du travail effectué sur la marchandise, c'est-à-dire le poids transporté et la distance parcourue par la marchandise."



Si on ne s'arrêtait pas aux données générales relativement à cette augmentation et s'il était possible d'établir les augmentations réelles des recettes par tonne-mille pour le transport des marchandises par voie ferrée, *par régions* et *entre régions*, au cours des dix dernières années, on verrait clairement en quoi consistent exactement les prétendus "déséquilibres" et les prétendues "anomalies" de la structure des tarifs-marchandises dont les huit gouvernements provinciaux ont parlé si éloquemment.

Une étude de toutes les analyses de bordereaux d'expédition par la Commission des transports, de 1949 à 1957 (à l'exclusion de l'année 1950, pour laquelle les données ne sont pas connues) a révélé que les résultats par région que nous tentions d'obtenir pouvaient se trouver dans ces analyses. Mais il n'a certainement pas été facile de les découvrir. Ce n'est qu'au prix de grands efforts et de frais considérables que les renseignements convoités ont pu être extraits des analyses des bordereaux d'expédition au moyen de procédés statistiques.

Ni la Commission des transports ni aucune autre agence ou ministère du gouvernement n'a déjà publié le genre d'étude que nous envisagions. A ce moment-là — vers la fin de janvier 1959 — ces renseignements n'avaient pas été rendus publics au Canada. L'implication croissante du camionnage dans la question des tarifs-marchandises, et la nature extravagante et entièrement irresponsable des propositions publiques pour l'octroi de subventions fédérales à nos compétiteurs du chemin de fer nous ont obligé à entreprendre notre propre étude de la prétendue disparité du tarif-marchandises qui a fait la base d'une demande de subventions. C'est au début de février que nous avons commencé notre étude. Les données qui suivent sont celles qui ont été mises au jour à date — quelques-unes ont été découvertes il y a quelques jours seulement. Ces données relatives à la nature de la disparité du tarif-marchandises au Canada est d'un intérêt si grand pour nous — et nous espérons qu'elles sauront intéresser également le Comité — que nous nous apprêtons déjà à entreprendre d'autres études de ces analyses des bordereaux d'expédition en préparation pour notre participation à la prochaine enquête de la Commission royale sur le transport.

Suivent un tableau et un graphique — le No 2 — qui indiquent que:

Les deux régions de l'ouest et des Maritimes accusent les pourcentages les plus élevés des augmentations des revenus provenant des taux de concurrence et des taxes convenues. Il est exact de dire qu'en 1949 les provinces de l'ouest et les provinces Maritimes n'avaient qu'une petite proportion du trafic transporté en vertu des taux de concurrence et des taxes convenues; en 1957, la proportion des revenus du chemin de fer provenant de ces deux catégories de taux de concurrence dans l'ouest et dans les Maritimes était presque égale à la proportion de ces revenus réalisés dans le Canada central en 1949.

Comme les faits sont encore plus éloquents que la parole, regardons les résultats des statistiques officielles fédérales compilés au tableau de la page suivante:

Comme les faits valent mieux que les grands mots, jetons un coup d'œil sur les statistiques officielles portant sur l'ensemble du pays. Elles sont rassemblées dans le tableau suivant.

*Voir Appendice B.*

En 1944, il y avait très peu de taxes convenues, mais il se produit une augmentation tout à fait significative à ce sujet dans l'Ouest et dans les provinces Maritimes, et le trafic non concurrentiel diminue dans ces deux régions.

Pour les besoins de la discussion, acceptons la théorie que 20 p. 100 du trafic transporté en vertu des taux de concurrence et des taxes convenues a permis au



Canada central quelques années avant 1940 et après cette même année de reporter le fardeau des augmentations tarifaires horizontales aux autres régions du Canada. Le fait que ces deux catégories de taux rapportent maintenant 32 p. 100 du total des revenus-marchandises dans l'ouest et 30 p. 100 dans les Maritimes signifie que tout autre déplacement du fardeau des tarifs-marchandises est impossible à cause de la rapide croissance des taux de concurrence et des taxes convenues. Il s'ensuit que l'argument portant sur le déséquilibre régional et les inégalités dans la structure tarifaire à cause d'une répartition inégale des facteurs de la concurrence ne repose plus sur des faits — que les faits donnent un démenti à cet argument.

Si l'existence de taux de concurrence offre une protection naturelle contre un fardeau indu sur l'expéditeur — le fardeau indu qui s'imposerait, on le croit, si *tous* les taux ferroviaires pouvaient être portés à leur maximum — la concurrence, qui est à la source des taux de concurrence et des taxes convenues, devrait alors être éliminée ou asservie.

Il est illogique pour les huit gouvernements provinciaux de poursuivre deux objectifs diamétralement opposés: la réduction des taux de chemin de fer au moyen de la concurrence, et en même temps l'asservissement de la concurrence au moyen d'un octroi de subventions fédérales à ces réductions des taux du chemin de fer.

En nous fondant sur les analyses de bordereaux d'expédition de la Commission des transports, nous avons déterminé quelles sont les provinces qui portent le fardeau des augmentations tarifaires horizontales.

#### 4. Quelles sont les provinces qui portent le fardeau des augmentations tarifaires horizontales ?

Dans les chapitres précédents, on a établi les faits suivants relativement aux répercussions concurrentielles sur les tarifs-marchandises du rail:

1. Les augmentations réelles des taux du chemin de fer n'ont reflété que partiellement les augmentations autorisées.
2. L'écart entre les augmentations réelles et autorisées tend à s'accroître — résultat d'une concurrence grandissante entre les industries de transport.
3. La proportion des taux de concurrence et des taxes convenues s'est élevée plus rapidement dans l'ouest et les Maritimes que dans le Canada central.

Dans ce chapitre, nous allons examiner la prétention voulant que l'ouest et les Maritimes aient porté la plus grande part du fardeau des hausses tarifaires injustes et disparitaires. Le tableau et le graphique suivants — le Graphique n° 3 — expliquent les tendances dans la moyenne des revenus-marchandises du rail selon le territoire ou la région tarifaire. (*Voir Appendice B*).

Les données qui précèdent portent sur tout le trafic à la voiturée en partance d'une région — par exemple, le trafic des Maritimes porté sur le transport partant de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Edouard et du Québec à l'est de Lévis. Si une opération commence et se termine dans la même région, ou si elle commence dans cette région et se termine dans une autre, nos chiffres donnent les variations des taux pour les deux genres d'opérations sous le titre de la région d'origine.

Le tableau 3 indique que le niveau moyen des taux du rail pour le trafic en partance de l'ouest et des Maritimes, s'est constamment maintenu sous le niveau des taux du trafic en partance du Canada central.



On dira peut-être que les Maritimes et l'ouest souffrent une injustice, parce que la moyenne des taux sur le trafic qui entre dans ces régions en partance du Canada central est trop élevée. Afin d'examiner cette prétention, nous avons refait un tableau de tous les chiffres des bordereaux d'expédition pour déterminer le niveau moyen des taux du rail, non seulement selon le territoire d'origine, mais aussi selon la destination. Les résultats de cette nouvelle compilation se trouvent dans le tableau suivant et dans le Graphique No 4. (*Voir Appendice B*).

Le tableau 4 indique que, en ce qui concerne les expéditions à l'intérieur des régions tarifaires, le Canada central a le niveau moyen des taux ferroviaires le plus élevé. Pour ce qui est des expéditions entre les régions, les produits des industries de l'ouest et des Maritimes jouissent d'un niveau plus bas des tarifs-marchandises que les produits des industries du Canada central. Le niveau moyen des tarifs-marchandises le plus élevé est imposé sur le trafic circulant du Canada central vers l'ouest. Cette situation a occasionné deux résultats: les "importations" des provinces de l'ouest en provenance du Canada central doivent payer des taux relativement élevés, qui affectent défavorablement les consommateurs dans ces provinces, mais d'un autre côté, le niveau relativement élevé des tarifs-marchandises sert de parapluie sous lequel les usines de l'ouest canadien se développent avantageusement, ce qui est un avantage pour la situation de l'emploi dans ces provinces.

Il faut noter la définition de "ouest canadien" ou "région de l'ouest". Cette région, selon la définition de la Commission des transports du Canada, s'étend de la côte du Pacifique à Port-Arthur, en Ontario. Les taux relativement élevés entre le Canada central et la région de l'ouest sont causés par le manque relatif de concurrence de la part des autres modes de transport, chose que même les "subventions d'appoint" n'ont pas réussi à équilibrer. Cependant, cette situation concurrentielle subit actuellement un changement radical. L'achèvement de deux grands projets commencés depuis une dizaine d'années — la route transcanadienne et la voie maritime du St-Laurent — en offrant une concurrence nouvelle et puissante aux compagnies de chemin de fer, va forcer une baisse des taux du rail. D'un autre côté, si les taux du rail sont subventionnés, la croissance de ces nouveaux facteurs de concurrence sera retardée. Ainsi, les subventions sont susceptibles d'accroître le manque actuel de déséquilibre concurrentiel, à un temps où il existe une forte possibilité que surgiront des éléments d'une concurrence correctrice.

Cette analyse générale conduit logiquement à une analyse plus spécifique des variations dans les taux ferroviaires entre les principales régions.

### Ouest canadien

Les variations des tarifs-marchandises relatives au trafic en provenance de la région de l'ouest sont indiquées dans le tableau ci-dessous et dans le Graphique n° 5. (*Voir Appendice B*).

Les faits suivants ressortent clairement:

1. Le trafic ferroviaire provenant des provinces de l'ouest est effectué en vertu d'un niveau tarifaire moyen plus bas que la moyenne nationale.
2. Le niveau moyen des tarifs-marchandises, déterminé par le revenu par tonne-mille, suit la tendance nationale, mais à un rythme plus lent. En 1949, les tarifs-marchandises de l'ouest canadien étaient d'environ 20 p. 100 plus bas que la moyenne nationale. En 1957, ils étaient de 29 p. 100 plus bas.

La situation statistique et graphique des variations du tarif-marchandises de l'ouest canadien pour les dix dernières années comprend les taux statutaires du



grain — les taux du Pas du Nid-de-Corbeau. Nous envisageons le total des variations du tarif-marchandises pour trois régions — l'ouest, les Maritimes et le Canada central. Les taux statutaires du grain sont une condition dont profite l'ouest canadien, ils n'ont pas été exclus de ce mémoire.

Les taux du Pas du Nid-de-Corbeau sont importants, mais ils ne sont pas sacro-saints. Il serait illogique de les exclure de la question des tarifs-marchandises; ce serait là envisager la situation générale des tarifs-marchandises après avoir baissé le store sur une partie de l'image. Les taux statutaires sont ceux du transport des plus importantes exportations de l'ouest canadien. On a souvent décrit de façon éloquente la place qu'ils occupent dans la structure des tarifs-marchandises. Ils ne sauraient être ignorés dans l'évaluation des conséquences découlant des augmentations du tarif-marchandises.

Avec ou sans les taux du Pas du Nid-de-Corbeau, l'ouest n'a pas souffert immodérément des augmentations des tarifs-marchandises du rail depuis une dizaine d'années. Car même si les taux statutaires étaient exclus, la position de l'ouest est absolument satisfaisante. Ceci est illustré par le Graphique n° 6.

Le Graphique n° 6 indique que de 1949 à 1957 les taux de l'ouest canadien — *même en excluant les taux statutaires* — se sont constamment maintenus au-dessous du niveau des taux du Canada central. Il est vrai qu'après 1950, les taux de l'ouest augmentaient un peu plus rapidement que les taux du Canada central, mais cette tendance a pris dernièrement un sens opposé. Il faut également se rappeler que l'industrialisation dans l'ouest s'est opérée à un rythme plus accéléré que dans le Canada central. Par conséquent, la structure du trafic dans l'ouest a subi un changement plus rapide, du transport des marchandises de peu de valeur à celui des effets de plus grande valeur. Il n'est pas possible de déterminer exactement tous les facteurs mentionnés plus haut sans des études approfondies que nous n'avons pas encore complétées. Les principes, cependant, sont très clairs:

1. Les provinces de l'ouest ont eu une expérience des taux ferroviaires plus favorable que le reste du pays.
2. Même sans tenir compte des taux statutaires, les taux de l'ouest canadien sont plus bas que ceux du Canada central.

### **Les Maritimes**

L'étude de l'histoire des taux des provinces Maritimes est d'un intérêt spécial parce que les Maritimes sont la région où les subventions aux tarifs-marchandises du rail sont en vigueur depuis 30 ans.

Une réduction obligatoire des tarifs-marchandises de 20 p. 100 pour toutes les expéditions par chemin de fer à l'intérieur du territoire des Maritimes et de 30 p. 100 pour les expéditions en partance des Maritimes vers l'ouest jusqu'à l'intérieur de la frontière du Québec est financée par des paiements annuels à même le trésor fédéral en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes de 1927. Les subventions au chemin de fer dans les Maritimes sont payées sur les taux de concurrence du chemin de fer aussi bien que sur les taux non concurrentiels. En 1957, les paiements fédéraux aux compagnies de chemin de fer pour cette fin se sont élevés à plus de \$12,500,000.

Si les subventions aux chemins de fer avaient pu améliorer la situation des Maritimes, on aurait le droit de s'attendre à ce que la structure des tarifs dans ces provinces soit aussi satisfaisante que dans le reste du pays.

Mais la réalité montre qu'il n'en est rien.



1. Les tarifs de chemin de fer ont connu des augmentations plus rapides dans les Maritimes que n'importe où ailleurs. Ces augmentations représentent 71 pour 100 dans les Maritimes alors qu'elles ne sont que de 24 pour 100 dans l'Ouest et de 48 pour 100 dans le Canada central.
2. Le niveau moyen, des taux du chemin de fer dans les Maritimes est plus élevé que le niveau moyen national.

Le Graphique n° 7 — basé sur les chiffres de l'analyse des bordereaux d'expédition de chemin de fer par la Commission des transports — illustre ces points très clairement.

Nous passons ensuite à la question suivante. Si les subventions aux chemins de fer constituaient vraiment une aide appréciable pour les provinces Maritimes, on pourrait s'attendre à ce que la structure des tarifs soit aussi favorable dans ces provinces que dans tout le reste du pays.

M. HEES: Veuillez m'excuser, monsieur Magee. Je dois partir tout de suite pour répondre à un engagement que j'ai pris il y a près de trois mois. Je vous assure que j'ai trouvé votre exposé très intéressant et j'en lirai le reste ce soir. Je vous remercie et je serai ici demain matin à 9 heures.

M. MAGEE: Le graphique n° 7 donne une vue d'ensemble sur les tarifs-marchandises dans les Maritimes. On l'a établi d'après les recettes par tonne-mille et il indique aussi le camionnage de location par tonne-mille par habitant. (Nous citons le chiffre de tonnes-milles brutes.) La partie droite du graphique a été obtenue en divisant le millage brut par le nombre d'habitants fournis par le Bureau fédéral de la statistique pour 1957.

Nous utilisons les "tonnes-milles brutes" pour notre propre usage. Il nous permet de mieux nous rendre compte de l'influence de la capacité des véhicules en service dans les Maritimes. Mais je vais donner les "tonnes-milles nettes" pour les membres du Comité qui y verraient un intérêt spécial.

Les chiffres du graphique n° 7 sont donnés par province. Le tonnage-mille brut de la région de l'Atlantique est 233. Le tonnage-mille net réduit ce chiffre à 96. Pour le Québec, c'est 210; l'Ontario, 371; le Manitoba, 136; la Saskatchewan, 265; l'Alberta, 586; la Colombie-Britannique, 259.

Ces chiffres représentent le nombre de tonnes-milles nettes divisé par le nombre d'habitants d'après les statistiques du gouvernement, pour 1957.

Comme les partisans des subventions au chemin de fer dans l'ouest et les Maritimes prétendent que la concurrence du camion produit une situation des tarifs-marchandises du rail plus favorable dans le Canada central, il est important de comparer l'expérience des taux de chemin de fer dans les Maritimes et le développement relatif de l'industrie du camionnage des Maritimes (cette dernière faisant face depuis 1927 à des réductions des taux ferroviaires subventionnées par le gouvernement fédéral):

1. La région de l'Atlantique possède l'industrie du camionnage le moins avancée au Canada, calculée en tonnes-milles par tête.
2. L'industrie du camionnage de la région de l'Atlantique est en proportion de 40 p. 100 moins avancée que dans la province de Québec qui est voisine.

Que l'on se fonde sur les tonnes-milles brutes ou sur les tonnes-milles nettes, les conclusions sont les mêmes :



1. Dans les Maritimes, les réductions des tarifs ferroviaires compensées par des subventions n'ont pas empêché les augmentations de ces tarifs, bien qu'elles réduisent l'influence des concurrents des chemins de fer.
2. Depuis 1927, c'est-à-dire à peu près l'année où le camionnage interurbain a pris forme, les Maritimes bénéficient de subventions aux chemins de fer. En y affaiblissant la force de concurrence du transport routier, ces subventions ont mis obstacles à l'application de tarifs aussi avantageux que dans l'Ouest et le centre du Canada.

##### 5. Les subventions aux taux du chemin de fer sont-elles bien fondées ?

Les chapitres précédents de ce mémoire ont présenté une critique de l'argumentation courante en faveur des subventions aux tarifs-marchandises du chemin de fer basée sur un prétendu "déséquilibre" et une soi-disant "inégalité" de la structure tarifaire.

Nous nous permettons de faire remarquer que, si on se base sur les faits exposés dans les chapitres précédents, l'argumentation du "déséquilibre tarifaire" et de la "disparité régionale" est contredite par les faits. Ces faits sont les suivants :

1. Le remaniement concurrentiel de la structure des taux ferroviaires s'est opéré plus rapidement dans les provinces Maritimes et de l'ouest que dans le Canada central.
2. Les augmentations réelles des taux de chemin de fer ont montré peu de signes de disparité, sur le plan général, contre les provinces Maritimes et de l'ouest.
3. L'expérience tarifaire des Maritimes semble étroitement liée au développement de l'industrie du camionnage beaucoup plus lent qu'ailleurs — une industrie du camionnage faisant face à des réductions des taux ferroviaires subventionnées depuis 1927, ces subventions étant appliquées aussi bien aux taux de concurrence du chemin de fer.

Si l'expérience du passé prouve quelque chose, elle démontre l'inopportunité des subventions au chemin de fer du point de vue des réductions tarifaires à long terme.

Nous ne nions pas que dans un certain nombre de cas, des augmentations tarifaires ont causé préjudice à certains groupes de consommateurs ou de producteurs. Comme c'était notre intention de soumettre tous les faits pertinents — dans la mesure où nos ressources plutôt limitées nous permettent de le faire — nous avons jugé que c'était notre devoir de fournir des données qui semblent appuyer à première vue la cause des subventions au rail, pour certaines expéditions.

Le graphique n° 8 indique la marche des augmentations des taux du chemin de fer de 1949 à 1957 non seulement par région d'origine, mais également selon la destination et la direction des expéditions.

Les tendances générales suivantes se manifestent de façon évidente lorsqu'on étudie le graphique n° 8 :

1. Pour le trafic-marchandises circulant à l'intérieur des régions tarifaires, la moyenne de l'augmentation des taux est beaucoup plus basse pour la région de l'ouest — 15.3 p. 100 vs 43.8 p. 100 pour les Maritimes et 44.1 p. 100 pour le Canada central.
2. L'augmentation des tarifs sur la marchandise transportée du Canada central vers l'ouest n'est que de 32.1 p. 100, tandis que la marchandise transportée



de la région de l'ouest au Canada central accuse une hausse de 52.2 p. 100. Il est difficile de trouver une explication simple à cette différence dans les augmentations tarifaires entre le trafic en direction de l'ouest et celui expédié vers l'est. Nos études démontrent que le revenu moyen par tonne-mille de 2.21c. en 1949 provenant de la marchandise transportée du Canada central vers l'ouest était déjà relativement élevé et que, par conséquent, les administrateurs du chemin de fer ont réalisé qu'il était difficile d'effectuer de nouvelles augmentations au-dessus de ce niveau. Cette thèse est appuyée par le fait que le trafic en direction de l'ouest accuse une croissance très rapide des expéditions effectuées aux taux de concurrence et en vertu des taxes convenues.

Egalement, une analyse plus approfondie qui exigera plus de temps pourrait révéler que les tarifs-marchandises pour le transport du Canada central à l'ouest canadien, qui sont généralement élevés, lesquels existaient en 1949 et existent encore, pourraient être dus à la prédominance des produits manufacturés et des marchandises de haute valeur qui étaient transportées dans cette direction. En outre, il pourrait être établi que la structure du trafic elle-même a évolué depuis huit ou neuf ans et que ce facteur est partiellement responsable des augmentations tarifaires plus modérées sur le trafic est-ouest, comparativement aux expéditions ouest-est. Et une autre explication serait que le trafic du Canada central à la côte de l'ouest est sujet à la concurrence du transport par eau via le canal de Panama et que cela a forcé les compagnies de chemin de fer à adopter des mesures de concurrence, par exemple en augmentant les taxes convenues. De plus, la concurrence du camion d'une façon ou d'une autre peut également contribuer à ces tendances tarifaires particulières.

3. Les augmentations tarifaires les plus élevées se sont produites sur le transport entre les Maritimes et le Canada central: 67.4 p. 100 du Canada central aux Maritimes et 55.6 p. 100 des Maritimes au Canada central.

Ici, évidemment, la concurrence routière est très faible, mais la Commission des transports des Maritimes a montré pour l'expansion du camionnage à longue distance le même intérêt que pour certains autres aspects de la question des tarifs-marchandises.

Si on se base sur l'expérience du passé, les subventions, en examinant certains cas, peuvent paraître plus justifiables sur le transport entre le Canada central et les Maritimes et entre le Canada central et l'ouest — mais si on considère les perspectives d'avenir, des subventions payées sans distinction pour ces expéditions pourraient causer infiniment de tort.

Si les taux de concurrence et les taxes convenues indiquent l'existence et l'intensité de la concurrence, il convient alors de noter que les revenus provenant de ces catégories de taux de concurrence ont augmenté, pour le transport effectué entre l'ouest et le Canada central, de 12.8 p. 100 du total en 1949 à 47.3 p. 100 en 1957 — une augmentation très substantielle, suffisante pour détruire toute théorie voulant que les compagnies de chemin de fer de notre pays exercent un monopole du trafic à longue distance depuis la deuxième guerre mondiale. Sur une large part du trafic à longue distance, elles n'ont fait rien de tel. Leur trafic à longue distance, sur lequel elles avaient auparavant un monopole, a été sujet à une contraction sans arrêt — et le mot "contraction" est employé pour décrire le monopole du transport à longue distance, et non pas le trafic à longue distance. Le trafic s'effectue maintenant par rail et par camion. Quant au trafic qui continue à s'effectuer par rail sur les longues distances, sa vulnérabilité concurrentielle



immédiate se manifeste dans le volume très substantiel du revenu qui provient actuellement des taux de concurrence et des taxes convenues.

Avec l'ouverture de la voie maritime du St-Laurent et l'achèvement de la route transcanadienne, on peut s'attendre à un nouvel accroissement de la concurrence. En fait, on peut dire que le transport entre le Canada central et l'ouest canadien comporte un potentiel de concurrence très élevé. Si les gouvernements des huit provinces ne croient pas qu'il est dans l'intérêt public d'étouffer la concurrence actuelle ou éventuelle, il est logique de se demander pourquoi elles réclament une mesure — les subventions au chemin de fer — qui ne saurait avoir d'autre effet que cela.

Pour ce qui est du transport entre les Maritimes et le Canada central, il s'agit ici éventuellement d'une autre situation hautement concurrentielle. En 1949, les taux de concurrence et les taxes convenues rapportaient 13 p. 100 des revenus du chemin de fer provenant du trafic entre les Maritimes et le Canada central. Vers 1957, malgré les subventions aux tarifs-marchandises des Maritimes sur le trafic ferroviaire en direction de l'ouest (les subventions interprovinciales en direction de l'ouest ont été augmentées dans le budget de 1957) le trafic entre les Maritimes et le Canada central circulant en vertu des taux de concurrence et des taxes convenues a été porté à 23.8 p. 100. A cause des signes prometteurs pour le camionnage à longue distance sur ces trajets, il y a d'excellentes raisons de s'attendre à ce que la portée du trafic de concurrence augmente encore. En outre, tel que déjà mentionné, l'industrie du camionnage dans cette région est relativement sous-développée et elle lutte contre les difficultés naturelles et créées par l'homme. Elle est particulièrement vulnérable aux contrecoups de la concurrence subventionnée.

La longueur moyenne des trajets entre les Maritimes et le Canada central est au-dessous de 1,000 milles, et ainsi elle se trouve normalement placée dans un rayon accessible à des opérations de camionnage efficaces. La longueur moyenne des trajets du chemin de fer entre les Maritimes et le Canada central est indiquée dans le tableau suivant : (*Voir Appendice B*).

Nous avons utilisé les renseignements disponibles à tous ceux qui désirent étudier les répercussions des augmentations du tarif-marchandises — l'analyse des bordereaux d'expédition par la Commission des transports du Canada — pour démontrer au Comité pourquoi nous croyons qu'une disparité injuste, et partant la nécessité de subventions au chemin de fer, ne peut pas être prouvée. Les subventions au chemin de fer appliquées à une "marche arrière" dans les augmentations du tarif moyen sur le transport entre les régions — une réduction de la plus grande partie des augmentations — auront un effet nuisible sur la concurrence éventuelle.

L'objet des subventions n'est pas d'annuler les augmentations tarifaires du passé — à moins de gigantesques subventions, ce qui a été fait dans le passé ne saurait être défait — mais de déjouer les futures augmentations tarifaires considérées déraisonnables. Nous prétendons que les futures augmentations tarifaires peuvent être mises en échec par le libre jeu des forces de la concurrence. Si on met un frein aux libres forces de la concurrence on obtiendra à la longue des résultats qui sont totalement opposés à ceux auxquels sont destinées les subventions.

## 6. Conclusion.

Au premier chapitre de ce mémoire, nous avons énoncé les trois convictions qui sont à la base de l'opposition de l'industrie du camionnage au gel des tarifs-marchandises du chemin de fer et aux réductions tarifaires subventionnées qui seront autorisées sur l'adoption de la législation qui est devant le Comité. Si certains honorables membres du Comité ont cru que ces convictions étaient extrêmes, nous



aimons à croire que la preuve que nous avons soumise dans les chapitres suivants ont rendu justice aux convictions que nous entretenons. Nous répétons ici ces convictions :

1. Les augmentations du tarif-marchandises au Canada depuis la deuxième guerre mondiale, à cause d'une propagande et d'une réaction plus sentimentale que raisonnée, ont fait l'objet d'une question publique qui a pris des propositions beaucoup plus sérieuses que ne peuvent le justifier les faits.
2. Les augmentations tarifaires ont été plutôt modérées, et non excessives pour le chemin de fer et le camionnage.
3. L'ensemble des augmentations tarifaires depuis la deuxième guerre mondiale n'a pas créé de disparité injuste pour une région ou un territoire quelconque au Canada. Au contraire, les hausses tarifaires ont été réglées par la concurrence avec le résultat que s'il y a eu une certaine dose de disparité, elle n'a pas affecté la substance de la structure du tarif-marchandises.

Nous désirons faire remarquer que notre critique des mesures intérimaires du gouvernement portant sur les tarifs-marchandises ne sont pas destructives; qu'au contraire, le mémoire qui vous est présenté est entièrement basé sur les résultats constructifs du développement et du maintien d'un système de transport voué à la concurrence au Canada.

Les compagnies de chemin de fer disent que si elles ont un meilleur produit ou un meilleur prix, elles pourront alors faire des affaires, comme toute autre industrie; et si elles n'ont ni l'un ni l'autre, elles ne feront pas d'affaires. Les compagnies de chemin de fer elles-mêmes, dans cette déclaration sur leur attitude, qui est typique de leur position "dernier cri" vis-à-vis la concurrence, reconnaissent que leur trafic est sujet à la concurrence actuelle ou éventuelle. L'industrie du camionnage ne voit aucune raison pour que, à l'égard du transport, le système d'entreprises concurrentielles ne reste pas intact — sans que des barrières de subventions ne soient dressées sur une classe quelconque du trafic du chemin de fer.

Il ne faut pas oublier évidemment qu'aucune agence de transport, après avoir acquis la possession du trafic-marchandises, n'est absolument sûre de la conserver. Il n'existe rien de tel qu'un trafic exclusif aux camions; ni exclusif aux compagnies de chemin de fer. La répartition du trafic entre les compétiteurs est soumise à des fluctuations constantes, et le trafic passe d'un mode de transport à l'autre selon les points attrayants que chaque mode présente pour l'expéditeur. Le camionneur peut enlever du trafic au chemin de fer à cause de son service plus rapide d'un point à un autre — avec ou sans l'attraction du tarif. Le chemin de fer réplique avec un taux de concurrence et s'occupe d'améliorer son propre service — et si cela ne réussit pas, il tentera d'attirer l'expéditeur au moyen d'une taxe convenue, qui comporte des taux encore plus bas, dont profitera l'expéditeur s'il consent à se limiter aux services ferroviaires pour une période déterminée pour le transport d'un pourcentage fixe de sa marchandise. Aucune agence de transport ne pourra obtenir tout le trafic-marchandises — et si une agence tente d'obtenir un trafic nouveau, elle peut perdre, au moins tant qu'elle n'aura pas pris une contremesure de concurrence, le trafic qu'elle avait obtenu auparavant.

Le camion est précisément le mode de transport qui était techniquement équipé pour mettre fin au monopole des services de chemin de fer et au monopole des taux de chemin de fer, et cela, avec des conséquences sur le plan national, régional et local. Ce résultat a été pleinement réalisé. Là seulement où des subventions substantielles aux tarifs-marchandises du chemin de fer existent depuis longtemps, les



conséquences de la concurrence du camion ont été plus faibles et l'applicabilité des augmentations des taux du chemin de fer a été plus appréciable.

S'il est vrai qu'il existe aujourd'hui une disparité injuste dans les tarifs-marchandises là où il n'y a pas de concurrence du camion; si les renseignements rendus disponibles par la Commission des transports du Canada démontrent que la concurrence procède rapidement à envelopper ce qui reste du trafic non concurrentiel; il est certainement dans l'intérêt public de laisser la nature suivre son cours — de donner à la concurrence l'opportunité de se développer et de remplir le rôle que remplirait le gouvernement avec des subventions aux tarifs-marchandises.

Respectueusement soumis,

JOHN MAGEE

*Secrétaire exécutif de  
l'Association Canadienne du Camionnage Inc.*

OTTAWA, CANADA.

Avril 1959.



Le PRÉSIDENT: Nous avons tous apprécié à sa juste valeur, j'en suis sûr, l'excellent mémoire que nous a présenté monsieur Magee au nom de l'Association canadienne du camionnage. Avez-vous des questions à poser, messieurs? Je dois ajouter que M. Goodman et M. Montague, qui accompagnent M. Magee, l'aideront à répondre à vos questions. Monsieur Magee, auriez-vous la bonté de présenter ces messieurs?

M. MAGEE: Monsieur Goodman est membre honoraire à vie du conseil d'administration de l'Association canadienne du camionnage et il est directeur général de l'Automotive Transport Association de l'Ontario. Il comparait aujourd'hui à titre de représentant de l'association nationale.

M. George Montague que voici est secrétaire et conseiller juridique des Applied Economic Research Associates de Toronto. Il a collaboré à plusieurs de nos études, depuis 1955, y compris l'étude sur les bordereaux d'expédition. Comme certains de ces sujets sont très complexes, je prierai ces messieurs de répondre aux questions qui ne seraient pas de mon ressort.

M. BADANAI: Choisissons un exemple. En raison de l'augmentation du tarif-marchandises, le coût d'une maison ordinaire s'est accru de \$200. Vous vous opposez à la subvention; vous prétendez que nous ne devrions pas la payer. Comment allons-nous procéder à la répartition égale du tarif-marchandises dans l'Ontario du nord-ouest? Que pense l'industrie du transport de ce problème régional?

M. MAGEE: Comme nous le disons dans notre mémoire, il est impossible d'atteindre deux objectifs diamétralement opposés. Si vous accordez la subvention, vous affaiblissez la force de concurrence du camionnage qui ne pourra réagir contre l'augmentation du tarif-marchandises. Si vous choisissez la concurrence, elle peut, comme nous l'avons dit, accomplir autant que la subvention, même si ses résultats sont moins rapides dans votre région et s'ils ne se manifestent pas dès la première année. Mais nous avons démontré dans notre mémoire que la concurrence a augmenté considérablement depuis dix ans dans les trois régions du Canada, l'Ouest, le Centre et les Maritimes. Donc, ce que la Commission des transports appelle le trafic normal, le trafic des produits classés en catégories et des produits désignés, a diminué tellement depuis 1953 qu'il ne représente plus qu'un tiers du trafic global des chemins de fer. Nous prétendons que, si le système de transport garde le caractère de concurrence qu'il a eu depuis la Seconde Grande guerre et qui a permis la création d'entreprises de transport de toutes sortes, nous en arriverons alors à une solution du problème régional du tarif-marchandises. Mon collègue, M. Goodman, pourrait peut-être ajouter des commentaires à ce que je viens de dire.

M. BADANAI: Parlez-vous de l'Ontario du nord-ouest qui avoisine la province du Manitoba?

M. GOODMAN: Je crois, monsieur le président, que ceux qui habitent dans l'Ontario du nord-ouest savent fort bien qu'avant 1953 il n'y avait pas de service de camionnage, à partir du centre de l'Ontario jusqu'à la tête des grands Lacs. Il y en a plusieurs maintenant. Aussi, avant 1953, il n'existait qu'un seul service de camionnage entre la tête des Lacs et l'Ouest canadien; aujourd'hui il en existe une quantité. Nous croyons que la concurrence s'intensifiera dès que le tronçon de route carrossable du lac Supérieur sera complété et que le programme des ententes réciproques et l'amélioration de la route qui relie la tête des Lacs et l'Ouest canadien apporteront leur concours. Je crois qu'un examen de la situation démontrerait que, depuis quatre ou cinq ans, de nombreux services qui n'existaient pas auparavant sont établis maintenant dans cette région.

M. FISHER: Je voudrais poser à monsieur Magee certaines questions sur son association, sa puissance, le nombre de ses membres, le nombre d'employés qu'elle



compte afin d'obtenir une image fidèle de la structure de cette association. Pourriez-vous nous renseigner là-dessus, monsieur Magee ?

M. MAGEE: Certainement. Notre organisme est une fédération de toutes les associations provinciales de camionnage du Canada. Les associations provinciales en sont les membres. A leur tour, ces associations provinciales sont formées de propriétaires de camions dont le nombre total est de 6,000 à 7,000, à partir des propriétaires d'un unique camion qu'ils conduisent eux-mêmes, (et nous en avons des centaines de cette catégorie), jusqu'aux propriétaires moyens et aux grandes sociétés de camionnage du Canada. La main-d'oeuvre de l'industrie du camionnage est d'environ 72,000 employés qui travaillent à l'année.

M. FISHER: Vous vous appliquez à prouver que les compagnies de chemin de fer, ayant organisé un service de camionnage intégré à leur service ferroviaire, vous font maintenant concurrence. Jouent-ils un rôle important dans l'industrie du camionnage dans le domaine provincial ou fédéral ?

M. MAGEE: Ils jouent un rôle important au niveau provincial, mais les règlements des associations canadiennes du camionnage ne leur permettent aucune participation à notre activité au niveau fédéral. En d'autres termes, ils n'ont pas accès à l'association nationale. Les employés au service d'une société de transport qui fait la concurrence à l'industrie du camionnage ne peuvent être délégués aux réunions des associations canadiennes du camionnage. Ils sont exclus de l'assemblée annuelle des membres, qui est chargée d'établir la ligne de conduite de l'association, ainsi que des réunions de notre conseil d'administration et de nos comités. L'association nationale est constituée par les associations provinciales. Certaines associations provinciales ont consenti à accueillir parmi leurs membres les services de camionnage des chemins de fer, mais elles ont décidé que l'association nationale est une association réservée exclusivement aux compagnies indépendantes de camionnage du Canada.

M. FISHER: Vous avez parlé de certaines tendances qui se dessinent, mais vous ne nous avez donné aucun détail. L'entrée des chemins de fer dans ce domaine ne peut manquer de causer certains bouleversements dans votre industrie. Dans votre mémoire, vous faites une distinction complète entre les chemins de fer et le camionnage et vous ne vous arrêtez qu'à la concurrence qu'ils se font l'un l'autre. Cette concurrence n'aurait-elle pas pour effet, à la longue, de réduire le tarif-marchandises ? Il ne faut pas oublier que les chemins de fer sont dans leur champ d'action normal ici. Avez-vous tenu compte de ce fait dans votre argumentation ?

M. MAGEE: Etes-vous d'avis que, si les chemins de fer s'avancent trop loin dans le domaine du camionnage, l'affaiblissement de la concurrence aura une répercussion sur le tarif-marchandises ?

M. FISHER: Oui.

M. MAGEE: Jusqu'ici, le Pacifique-Canadien est la seule compagnie ferroviaire qui ait acheté des lignes de camionnage. Le National-Canadien n'a pas encore envahi l'industrie du camionnage et il n'a acheté aucune de nos compagnies indépendantes. Le Pacifique-Canadien roule maintenant sur les routes qui conduisent de l'île de Vancouver à l'île du Prince-Edouard par le fait qu'il a acheté quatre ou cinq grosses compagnies. Mais de là à croire qu'il obtiendra un monopole exclusif ou qu'il établira un monopole virtuel, il y a une marge. Je ne crois pas qu'il atteigne une telle puissance dans l'industrie du camionnage que la compagnie-mère en vienne au point de donner instruction de diminuer la concurrence en faveur de son chemin de fer. Je dis cela parce que, même si, dans plusieurs provinces, l'accession à l'industrie du camionnage est réglementée, elle est quand même accessible à toute personne qui veut y entrer et qui réussit à convaincre le Conseil



provincial de régie qu'elle a droit à l'admission dans cette industrie. Même si le chemin de fer réussissait à monopoliser l'embauchage de la main-d'oeuvre du camionnage, le progrès du camionnage privé et indépendant, qui est notre plus grand rival comme il est celui des chemins de fer, jouerait un rôle mitigatif et empêcherait l'établissement d'un monopole des tarifs.

M. FISHER: Pourriez-vous nous donner une définition du camionnage privé ?

M. MAGEE: Il s'agit de l'expéditeur qui achète ses véhicules et qui organise sa propre section de transport pour transporter ses propres marchandises.

M. FISHER: Avez-vous déjà mené une campagne contre l'ingérence des chemins de fer dans l'industrie du camionnage ? D'après les principes de vos associations, êtes-vous d'avis que les chemins de fer n'ont pas d'affaire à envahir le domaine du camionnage ?

M. MAGEE: Oui, nous avons dépensé des milliers de dollars et nous avons eu recours à tous les moyens légaux pour soutenir la lutte. C'est une responsabilité qui m'incombe ainsi qu'à M. Goodman et à plusieurs autres dirigeants de notre industrie et de notre association. Nous avons lutté contre cette initiative des chemins de fer et nous avons tenté d'en arrêter le progrès. Nous n'avons pas réussi, cependant, à obtenir d'appui du public ou de certaines personnes en particulier.

M. FISHER: Vos convictions à ce sujet sont-elles celles qui font le sujet de la thèse sur l'entreprise libre que vous soutenez dans votre mémoire, à savoir que, les chemins de fer ayant été subventionnés et ayant obtenu l'appui du gouvernement dans diverses phases de leurs entreprises, il est injuste qu'ils s'ingèrent dans une industrie où vous avez à lutter seuls contre la concurrence sans espoir de subvention ?

M. MAGEE: Oui, nous voulons conserver à l'industrie son caractère de concurrente indépendante des chemins de fer. C'est là la politique adoptée par les associations canadiennes de camionnage et, comme je l'ai dit, le succès ne nous sourit guère. Mais nous continuerons à lutter. Nous scruterons toutes les lois du pays qui pourraient s'appliquer à ce problème, sans oublier la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Encore une fois, je tiens à répéter que nous ferons tout notre possible pour sauvegarder l'indépendance de notre industrie.

M. FISHER: Sur le long parcours qui conduit à l'Ouest canadien, le service de remorque sur wagon-plate-forme (piggy-back) a pris une importance incroyable. Qu'en résulte-t-il ? Les camionneurs indépendants trouvent-ils que ce service augmente la concurrence que leur font les chemins de fer ?

M. MAGEE: Les camionneurs indépendants recourent de plus en plus à ce service, à mesure que les chemins de fer le mettent à leur disposition. Comme les membres du Comité le savent sans doute, ce n'est que l'année dernière que les remorques de l'industrie ont pu se servir des wagons-plates-formes. Auparavant, les chemins de fer ne transportaient ainsi que leurs propres remorques. Ils ont décidé de nous offrir ce service. Je crois que certains membres de notre industrie espéraient qu'en devenant les clients des chemins de fer, au lieu d'être seulement leurs concurrents, les problèmes de concurrence en seraient diminués. Mais le contraire s'est produit. La concurrence est aussi vive entre les deux industries et les représentants du camionnage et ceux des chemins de fer cherchent chacun de leur côté à obtenir la clientèle. Il arrive que la même marchandise est confiée aux deux industries et qu'elle est transportée de Toronto ou de Montréal sur les mêmes wagons-plates-formes par les deux industries.

M. FISHER: Est-ce que votre industrie ne prétend pas que la protection contre la concurrence dont jouissent les chemins de fer dans certains domaines, comme vous le signaliez dans votre mémoire, ne fait que nuire aux chemins de fer ?



M. MAGEE: Oui. Si je vous comprends bien, vous me demandez si la concurrence ne serait pas un bon éperon pour stimuler le pouvoir de rendement des chemins de fer ?

M. FISHER: Oui.

M. MAGEE: Absolument. Il n'y avait pas de service de nuit au Canada pour le trafic-marchandises, je parle d'un bon service de nuit, avant que l'industrie du camionnage ne force les chemins de fer à la concurrence.

Au cours des dernières années, sous la direction de M. Donald Gordon et de M. Norris R. Crump, les deux chemins de fer principaux ont complètement rajeuni leurs méthodes. Il nous offrent une concurrence très serrée maintenant et nous sommes heureux de les avoir comme concurrents.

M. FISHER: Vous dites qu'il n'y a pas de trafic-marchandises qui soit une "chasse gardée" réservée aux chemins de fer ou aux camions. Prenons, par exemple, le transport des céréales dans les régions assujetties aux tarifs du Nid-de-Corbeau. Prétendez-vous que ce transport se fera éventuellement par camion ?

M. MAGEE: Si je répons "oui", je risque de faire rire de moi, mais je dirai "oui" quand même. Et j'ai une bonne raison pour le dire. En 1931, la Commission royale Duff sur le transport a publié un rapport dans lequel elle disait . . .

M. DRYSDALE: Pourriez-vous faire le transport d'après les taux établis au Nid-de-Corbeau ?

M. MAGEE: Non. Si vous désirez une expression de notre opinion au sujet des taux du Nid-de-Corbeau, elle est toute prête. Nous ne cherchons pas à nous dérober, mais il nous serait impossible de transporter aux taux actuels les céréales désignées dans la Loi sur les chemins de fer.

La Commission Duff disait, à la page 104 du rapport de 1932: "Dans les régions relativement peuplées du pays, le remède pourrait se trouver dans l'établissement de zones pour les transports en camion. Le camion a sa place dans le mouvement des marchandises, mais sa fonction est de rassembler et de distribuer et non pas d'agir comme voiturier principal. Dans un système de transport bien coordonné, le chemin de fer se chargerait des transports dépassant cinquante milles, tandis que les camions rassembleraient et distribueraient les marchandises."

Voilà ce que disait le rapport de 1932 de la Commission royale, mais depuis il s'est produit des changements extraordinaires. Comme le disait la Commission royale, dans son rapport de 1955 que j'ai déjà cité, la situation avait déjà changé considérablement, quant à la concurrence du transport routier sur les routes entre l'Est du Canada et les provinces de l'Ouest. C'est que les chemins de fer avaient publié, pour certains produits désignés, une liste de tarifs hautement concurrentiels, alors que peu de temps auparavant aucun tarif n'avait été établi pour le transport de ces marchandises.

En conséquence, en raison de ce qui s'est produit, je peux répondre qu'il est impossible que le transport de telle ou telle marchandise au Canada ne se fera pas un jour par camion.

M. DRYSDALE: En examinant votre mémoire, je remarque que vous insistez beaucoup sur le fait que le camionnage est en concurrence avec les chemins de fer, et là-dessus je ne crois pas qu'on vous contredise. Mais je me demande tout de même s'il est possible d'admettre la comparaison, car il est relativement facile d'abandonner l'industrie du camionnage tandis qu'il est assez difficile d'abandonner l'industrie du rail.



D'après ce que je comprends, vous vous opposez aux subventions accordées aux chemins de fer et vous êtes d'avis qu'éventuellement la concurrence du camionnage vous permettra de remplacer les chemins de fer.

Voulez-vous dire par là que l'industrie du camionnage supplantera celle des chemins de fer, et, dans l'affirmative, avez-vous prévu de quelle façon s'effectueraient le retrait progressif de tout le capital engagé dans les chemins de fer ?

Vous laissez entendre aussi, si vous ne le dites carrément, qu'à votre avis l'industrie du camionnage (et je vois très bien les difficultés constitutionnelles qui s'y opposeraient) devrait être représentée devant la Commission du transport de façon à établir une co-existence entre le rail et le camionnage ? Avez-vous des commentaires à faire là-dessus ?

M. MAGEE: J'espère qu'il n'arrivera jamais à aucun de nous ici d'atteindre une telle importance que nous puissions prendre la place des chemins de fer, car . . .

M. DRYSDALE: Je parlais de les supplanter.

M. MAGEE: Non; car, comme je le signalais dans notre mémoire, il n'y a pas de trafic qui soit du ressort exclusif du camionnage ou du chemin de fer. On dit de certaines marchandises que ce sont des marchandises qui se prêtent bien au transport par camion; mais, devant la concurrence du passé, nous devons admettre qu'il n'y a pas de trafic idéal pour le camion ou le rail dans les régions où les deux sont en concurrence. Ce que le propriétaire de camion considère un trafic idéal, un trafic qu'il fait depuis trois ans, peut aussi bien lui être retiré demain, car les chemins de fer pourraient publier une taxe convenue qui provoquerait une telle baisse des taux qu'elle mettrait le camionneur hors de concours.

M. DRYSDALE: A votre avis, les chemins de fer pourraient-ils se passer de subventions ?

M. MAGEE: Je crois qu'ils pourraient exister sans subvention. Je crois aussi qu'on devrait étudier soigneusement certains aspects du système de transport au Canada afin de corriger ce qui est défectueux.

M. CHOWN: Y a-t-il, sous les auspices de votre association ou ailleurs, une autorité reconnue qui détermine les taux de transport par camion ?

M. MAGEE: Non.

M. CHOWN: Il n'en existe aucune ?

M. MAGEE: Aucune; et je dois ajouter que notre association, de même que l'association de M. Goodman et toutes les associations provinciales de camionnage du Canada ne peuvent toucher à la question du tarif-marchandises et que, pour des raisons faciles à comprendre, la chose serait impossible.

Nos directeurs ne rencontrent les camionneurs, en matière de tarif, que lorsqu'un nouveau tarif du rail confronte les camionneurs et qu'il est nécessaire d'intervenir auprès de certaines autorités fédérales. Nous nous rencontrons alors pour discuter des répercussions de la mise en vigueur d'un nouveau tarif. Mais nous ne pouvons rencontrer nos gens pour discuter avec eux des tarifs du camionnage.

M. CHOWN: N'êtes-vous pas d'avis que la construction, par le gouvernement du Canada, de la route transcanadienne constitue une subvention considérable qui profite au camionnage ?

M. MAGEE: Cette question en amène inévitablement une autre: Les camions paient-ils leur part équitable du coût des routes ? Je crois que nous la payons.



Il est incontestable que les deux situations ne sont pas comparables. D'un côté il s'agit de subventions versées pour la construction d'une route carrossable tandis que les chemins de fer ont reçu du gouvernement du Canada en octrois de terrains, en garanties d'obligations émises et en droits miniers une assistance considérable. Mais, d'un autre côté, nous de l'industrie automobile, camions et automobiles compris, nous versons quelque 300 millions de dollars par année au Trésor fédéral en taxes de vente et en taxe d'accise sur l'achat de l'outillage et des fournitures qui sont nécessaires à notre industrie. Je crois que le montant qui a été dépensé pour la route transcanadienne indique éloquemment le soutien qu'apporte le transport-automobile à la structure des taxes canadiennes.

M. CHEVRIER: Monsieur Magee, je partage l'opinion de monsieur le président qui nous faisait remarquer tout à l'heure l'excellence et la clarté de votre mémoire. J'ai écouté la lecture de plusieurs de vos mémoires et je n'en ai jamais entendu d'aussi bien préparé.

Vous avez été aidé je crois, dans vos conclusions, par l'étude des bordereaux d'expédition. Je n'admets pas, toutefois, que toutes vos conclusions soient justes.

M. MAGEE: Non ?

M. CHEVRIER: Mais voici la question que je voudrais vous poser. Je comprends, d'après votre mémoire, que vous n'êtes pas en faveur du bill que le Comité étudie en ce moment.

M. MAGEE: Oui.

M. CHEVRIER: Auriez-vous une solution autre que celle de la subvention à nous suggérer ? S'il faut augmenter les salaires au taux qui a été mentionné dans le rapport de la commission d'arbitrage et s'il est impossible de le faire sans augmenter de 17 p. 100 le tarif-marchandises, auriez-vous une autre méthode à nous proposer qui nous permettrait d'en arriver au règlement de la situation que nous ont révélée les commissaires de la Commission des transports ?

M. MAGEE: Je ne saurais vous offrir une autre solution, monsieur Chevrier. Nous croyons que...

M. CHEVRIER: Pardonnez-moi de vous interrompre ici. Si nous n'avons pas d'autre solution, comment les chemins de fer vont-il se procurer l'argent nécessaire ?

M. MAGEE: Dès le début nous nous sommes opposés à la réduction du tarif des catégories et du tarif des produits désignés au moyen d'une subvention et au plafonnement du tarif-marchandises; nous avons demandé qu'on permette la continuation de la concurrence dans le transport. Nous avons cherché à démontrer dans notre exposé que la concurrence a apporté de grands changements depuis dix ans dans la structure du tarif-marchandises et nous avons soutenu que ces changements étaient salutaires. On devrait permettre à cet état de choses de continuer.

Quand nous avons rencontré le ministre des Transports au mois de janvier au sujet de la Commission royale projetée, que nous appelions alors l'enquête nationale sur le transport parce que nous ne savions pas que ce serait une commission royale, nous avons déclaré que nous prendrions part à cette enquête s'il nous était permis de le faire et que nous étions résolus de collaborer par tous les moyens à notre disposition en vue d'aider à apporter une solution à certains problèmes du transport.

M. CHEVRIER: Mais la Commission n'a pas admis cette prétention. Où en seraient les chemins de fer s'ils ne pouvaient compter sur l'augmentation en question ? C'est ce que j'essaie de vous faire dire. Avez-vous une autre solution à proposer ?

M. MAGEE: Oui, nous prétendons que le tarif ferroviaire...



Le PRÉSIDENT: Veuillez m'excuser un instant, car bientôt nous n'aurons plus quorum et il y a une question urgente à régler. Est-ce le désir du Comité que les tableaux et les graphiques contenus dans le mémoire soient reproduits dans les délibérations imprimées du Comité dans l'ordre où ils apparaissent dans le mémoire ou s'il est préférable de les réunir dans une annexe distincte? Quel est l'avis du Comité?

M. FISHER: D'une façon ou d'une autre, il n'y a guère de différence. Est-ce que l'une ou l'autre méthode peut causer des difficultés à l'imprimeur?

Le PRÉSIDENT: A moins que nous ne prenions une décision, ces pièces ne pourront être imprimées. Où serait-il préférable de les placer?

M. DRYSDALE: En annexe, je crois.

Le PRÉSIDENT: Est-il convenu de les faire imprimer en annexe?

DES VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous fini, monsieur Chevrier?

M. CHEVRIER: Je n'ai pas eu de réponse à ma question.

M. MAGEE: Nous prétendons qu'on aurait dû maintenir l'augmentation de 17 p. 100 du tarif-marchandises. Elle n'aurait pas été vraiment aussi forte. Nous avons produit ici des pièces qui démontrent que cette augmentation n'aurait pu atteindre en réalité le maximum de 17 p. 100.

M. CHEVRIER: Supposons qu'elle n'ait été en réalité que de 10 p. 100. Admettons que votre supposition est juste et que l'augmentation n'atteigne que 10 p. 100. Il manquera aux chemins de fer 50 millions de dollars environ. Où les chemins de fer vont-ils les trouver ces 50 millions s'ils ne les obtiennent pas par l'augmentation? Nous leur en accordons 20 millions. Qu'accompliraient-ils avec ce 10 p. 100, si véritablement l'augmentation ne s'élève pas à 17 p. 100?

M. MAGEE: Il leur faudrait revenir et demander une autre augmentation; et nous avons démontré par notre mémoire que l'augmentation ferroviaire, depuis 10 ans, n'a été que de 58 p. 100. Nous avons dit que l'augmentation facultative accordée par la Commission a servi à faire montre d'augmentations qui paraissaient réelles mais qui n'ont jamais été appliquées. Donc, s'ils appliquent celle-ci et si elle ne suffit pas à leur donner les revenus nécessaires, il leur faudra revenir et en demander une autre. Et c'est exactement ce qui stimulerait la concurrence.

Cependant, nous ne pourrions conserver tout le trafic que nous avons aujourd'hui; les chemins de fer vont nous en reprendre une bonne partie. C'est, à l'heure actuelle, un jeu continu de navette entre eux et nous.

M. CHEVRIER: Vous êtes-vous présentés devant la Commission lors des délibérations sur les 17 p. 100?

M. MAGEE: Non, nous n'étions pas là lors de l'appel, le 24 novembre, lorsque la question de la subvention a été soulevée pour la première fois. Nous ne pouvions être admis, car nous n'avions pas appliqué la hausse du tarif-marchandises. Nous nous adressons à la Commission le moins possible. Nous avons adopté une attitude raisonnable, évitant de nous présenter devant la Commission avec des mémoires ou des propositions frivoles. Mais cette affaire nous a fortement ébranlés et nous sommes peut-être à blâmer de n'avoir pas prévu ce qui pouvait arriver.

M. CHEVRIER: Croyez-vous qu'il serait opportun que vous soyez assujettis à la juridiction de la Commission?



M. FISHER: Voilà la grande question.

M. MAGEE: Nous sommes intéressés à la situation qui a occasionné l'appel, mais nous ne pouvions nous défendre nous-mêmes tandis que d'autres intéressés, les gouvernements provinciaux en l'occurrence, ont prétendu devant le Cabinet qu'il fallait annuler l'augmentation de 17 p. 100 et remplacer par une subvention une partie de l'augmentation.

M. FISHER: Je voudrais poser une question à ce sujet. Vos relations avec la Commission des Transports se sont bornées à comparaître de temps en temps? La Commission n'a pas l'autorité de vous sommer de comparaître, n'est-ce pas?

M. MAGEE: Aux termes de la Loi sur les chemins de fer du Canada, nous n'avons pas d'existence légale. La Commission en a ainsi décrété. En 1957, nous avons présenté une requête à la Commission demandant l'annulation d'un grand nombre de réduction des taux de concurrence dans l'Ouest canadien, et la Commission a soutenu que nous n'avions aucun statut comme partie intéressée et elle a renvoyé notre requête. Voilà l'interprétation qu'elle a donnée à la Loi sur les chemins de fer.

Cependant, la Commission a décidé de son propre chef de tenir une audition sur ce sujet, comme elle est autorisée à le faire en vertu d'un autre article de la loi, et elle nous a permis de paraître comme témoins.

Il n'en reste pas moins qu'en vertu de la Loi des chemins de fer nous n'avons aucun droit devant la Commission, sauf comme représentants des expéditeurs. Evidemment, ceux qui expédient des remorques sur les wagons-plateformes sont expéditeurs en même temps que camionneurs.

M. FISHER: J'ai une question de nature contentieuse à vous poser. D'après l'expérience que vous avez acquise lors de cette audition particulière ou subseqüemment, lors des relations que vous avez pu avoir avec la Commission, auriez-vous raison de croire que la Commission, qui a des pouvoirs très étendus, a tendance à favoriser plutôt les chemins de fer?

M. MAGEE: Nous avons paru très peu souvent devant la Commission, car la Loi des chemins de fer ne nous reconnaissait pas ce droit. D'après la Loi sur les transports nous n'avions aucun droit jusqu'en 1955, alors qu'un droit d'appel très limité a été créé en même temps qu'un autre recours très large autorisant les appels sur les taux convenus.

Jusqu'ici, dans toutes les affaires que nous lui avons présentées, la Commission nous a paru impartiale et, en face de la preuve qui lui est soumise, nous avons l'impression qu'elle rend la meilleure décision possible et nous ne contestons pas ses décisions.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): J'admets que vous avez présenté un très bon mémoire, mais je mets en doute le bien-fondé de certains renseignements qui ont servi à vos calculs, et plus particulièrement de certaines parties de ces renseignements. Je ne trouve aucun calcul établissant les pourcentages d'augmentation des différentes classes de taux, celles des catégories, des produits désignés et des taxes convenues. Je voudrais savoir si les taux de catégories entrent en ligne de compte dans le calcul du pourcentage de ces augmentations.

Ce que je trouve inexact dans ces chiffres, c'est qu'ils sont calculés d'après un barème de tonne-mille et je crois que c'est à notre désavantage, à nous de l'Ouest canadien, surtout dans les provinces des Prairies, et peut-être même dans tout le Canada. Personne ne peut prétendre que, dans un pays comme le Canada,



il est possible de comparer toutes les régions d'après le même barème de tonne-mille. Ce ne serait pas logique.

M. MAGEE: Le revenu n'est-il pas établi d'après la tonne-mille? Les chemins de fer retirent tant pour le transport d'une tonne de marchandises par mille de chemin, n'est-ce pas?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je ne crois pas que ce barème soit juste, lorsqu'il s'agit de transporter la marchandise sur tant de milles de plus dans les provinces des Prairies. En d'autres termes, votre statistique tend à démontrer une situation plus avantageuse qu'elle ne l'est en réalité, dans l'Ouest canadien, au regard du tarif-marchandises. Je m'oppose complètement à ce calcul basé sur la tonne-mille, car nos parcours sont tellement plus longs. Plus le parcours est long, plus les wagons d'un train sont nombreux, ce qui devrait rendre le transport de la marchandise beaucoup moins coûteux par mille. Et voilà pourtant comment on a fait le calcul. Cela nous place en mauvaise posture, car nous avons tant de milles à parcourir pour traverser notre région.

M. MAGEE: Nos camions font exactement le même parcours.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je l'admets, mais votre mémoire se fonde sur des chiffres qui établissent le revenu à tant par tonne-mille et je prétends que ces chiffres ne sont pas exacts, qu'ils ne donnent pas une image réelle de la situation dans l'Ouest canadien. J'irai plus loin. Vos chiffres sont établis sur le long parcours des produits agricoles et non uniquement sur le mouvement des grains. Or, le transport des produits agricoles sur un long parcours n'est qu'une partie minime du transport des marchandises par camions et des services du camionnage.

Par conséquent, cette région de l'Ouest canadien est ici l'objet d'un traitement défavorable, ce que votre mémoire ne signale aucunement. Elle est pourtant le centre de l'économie agricole de l'Ouest canadien.

M. MAGEE: Vous avez posé plusieurs questions et je vais m'efforcer de répondre à quelques-unes. D'abord, vous avez demandé si nous avons inclus dans nos calculs les taux du Nid-de-Corbeau, les taux statutaires pour le transport des céréales.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je parle des chiffres qui concernent particulièrement l'augmentation des pourcentages. A la page 23, vous parlez des taux du Nid-de-Corbeau. Vous les présentez sous leur double aspect. Ce n'est pas cela qui m'occupe. Je voudrais savoir si vous avez inclus les taux statutaires du Nid-de-Corbeau dans votre estimation originale du pourcentage des augmentations.

M. MAGEE: Oui, à moins d'indication contraire. Les taux du Nid-de-Corbeau figurent dans tous les graphiques sauf un seul. Ils entrent en ligne de compte partout ailleurs, et nous croyons qu'il est bien qu'il en soit ainsi.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Ce n'est pas mon avis, car vous avez prétendu que les tarifs-marchandises n'ont augmenté que de tant. Mais, lorsque vous calculez la moyenne, vous vous servez d'un taux statutaire qui n'a pas été augmenté, qui ne peut augmenter et qui, j'en suis sûr, ne sera jamais augmenté.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): M. Fisher veut les faire augmenter.

M. FISHER: Je vous prie de ne pas consigner cette déclaration dans les délibérations.

M. MAGEE: Nous essayons de donner le tableau des tarifs-marchandises conformément à la réalité.



M. HORNER (*Jasper-Edson*): Vous ne nous donnez pas une image fidèle, car vous vous servez d'un taux statutaire qui ne varie pas et vous vous en servez comme moyenne, ou du moins vous le faites entrer dans le calcul de votre taux moyen.

M. FISHER: Je ne comprends pas du tout où veut en venir M. Horner. Aurait-il la bonté de s'expliquer plus clairement ?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Si vous mettez ensemble les taux des catégories, les taux des produits désignés, les taux convenus, les taux de concurrence et les taux statutaires, vous avez cinq taux distincts. L'un de ces taux demeure immobile et pourtant vous vous en servez pour calculer votre moyenne, ce qui nous donne une fausse impression de l'ensemble.

M. FISHER: Le graphique 6 indique . . .

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je ne parle pas des graphiques. Je parle du pourcentage d'augmentation des tarifs dans l'Ouest canadien.

M. DRYSDALE: Où, exactement ?

M. MAGEE: Monsieur le président, nous sommes d'avis que le tarif du Nid-de-Corbeau pour le transport des céréales fait partie de l'ensemble du tarif-marchandises et doit y être inclus. Nous avons déclaré franchement dans notre mémoire que ce tarif est inclus dans nos calculs. Nous n'avons pas cherché à brouiller le tableau. Le mémoire dit carrément que ce tarif est inclus. C'est de cette façon que nous présenterons l'affaire à la Commission royale et je crois que c'est la seule bonne façon de le faire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président . . .

M. MAGEE: Il y a encore quelques questions auxquelles je dois répondre.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Alors, il serait peut-être préférable que vous y répondiez immédiatement, car, quant à moi, je voudrais vous parler de la côte de l'Atlantique.

M. MAGEE: Deuxièmement, à propos de ce que vous disiez sur la quantité des produits agricoles qui, d'après-vous, ne seraient qu'une partie minime du transport par camions, je dois vous dire que c'est là un domaine où nous nous engageons de plus en plus. Le Bureau de la statistique, dans ses estimations pour 1957 sur le trafic du transport motorisé dans le pays tout entier, a donné quelques statistiques choisies pour certains groupes de produits transportés par camion de louage. Ces chiffres révèlent un revenu de \$7,958,000 attribué à l'industrie des camions de louage. D'après le Bureau de la statistique, le revenu total brut de l'industrie du camionnage était, en 1959, de \$380,759,000. Au Tableau 3, page 27, le rapport donne le total net, par tonne-mille, des produits agricoles transportés par les camions de louage. A la page 30, le Bureau énumère les produits agricoles transportés par camion: la farine, les fruits, les grains, les produits de grains, la betterave à sucre, les légumes et autres produits agricoles. Le rapport démontre qu'en 1957 le chiffre net de nos tonnes-milles dans cette catégorie était de 108,848,000 et que la distance moyenne par tonne, c'est-à-dire la distance parcourue pour le transport de chaque tonne de produits agricoles, était de 598.1 milles. Je crois donc que nous nous affirmons assez avantageusement sur le marché des produits agricoles et que c'est un marché qui grandit sans cesse.

Quant aux chiffres de notre revenu par tonne-mille, nous prétendons qu'ils sont exacts. Il faut bien qu'ils le soient, car ils ne sont pas contredits par les officiers de la Commission des transports qui sont ici présents.



M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je n'ai pas douté un instant de leur exactitude, mais je n'approuve pas l'usage qu'on en fait.

M. MAGEE: Vous ne croyez pas qu'ils devraient servir ?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je ne trouve pas qu'ils établissent une comparaison valable, à cause de la structure géographique du Canada. Il est évident que les frais du rail dans les provinces des Prairies et des Rocheuses sont différents de ceux du nord du Québec.

M. MAGEE: Monsieur Montague a consacré beaucoup de travail à ce genre d'analyse. Il a fait une étude de l'analyse des bordereaux d'expédition.

M. MONTAGUE: Nous admettons, comme tout le monde, que toute analyse établie sur le revenu par tonne-mille est forcément imparfaite.

D'abord, nous ne discutons pas seulement des provinces des Prairies. Je viens moi-même des Prairies et je comprends bien certains problèmes de cette région. Nous voulions donner un tableau d'ensemble. On nous a soumis d'autres mémoires. Il y a bien d'autres personnes au Canada, les gens des Maritimes par exemple, qui ont présenté des mémoires et qui ont prétendu que les taux étaient trop élevés dans leur partie du pays.

Le transport inter-Maritimes est du type de transport à courte distance. Il se compare plus ou moins favorablement au transport dans le Canada central, qui est aussi de courte distance, mais beaucoup plus long probablement que l'inter-Maritimes.

On nous demande de démontrer tout cela en examinant ces régions et en les comparant l'une à l'autre. Nous n'avons pas de chiffres pour ces deux régions, mais elles se comparent facilement. Nous pouvons dire que les Maritimes ont une moyenne de recettes moins élevée par tonne-mille que le Canada central. Cela indique, à première vue du moins, que les gens des Maritimes ne souffrent pas d'injustice, en matière de trafic régional, par rapport au Canada central.

Quant aux expéditions de l'Ouest, elles se font sur un immense territoire. Les distances de l'Ouest sont grandes et si nous étudions les expéditions dans l'Ouest, y compris le transport intra-territorial, nous découvrons qu'elles se font à un taux de 1.05. Cela résulte surtout des taux statutaires.

L'un de nos graphiques démontre, grosso modo, ce que cela représente. Si on enlève les taux statutaires du calcul, le tarif de l'Ouest paraîtra plus élevé, mais jamais aussi élevé que celui de l'Est. De fait, il est inférieur à cause du facteur distance.

Nous avons attiré l'attention de la Commission et de ce Comité sur le fait que le taux est très élevé pour le transport des marchandises du Canada central vers l'Ouest canadien. Nous nous contentons de vous présenter ce fait, à vous d'apprécier. On met en doute nos déclarations et nos chiffres, alors que nous aurions cru manquer de loyauté si nous avions tenté de dérober quoi que ce soit à votre examen.

Nous avons donné, pour ces deux régions, un assez bon sommaire des arguments qui nous ont été présentés par certaines des parties intéressées et nous avons prouvé que ces arguments s'effondraient devant les chiffres donnés. Le même principe s'applique pour la région de l'Ouest canadien.

Certains de ces chiffres peuvent peut-être donner une fausse impression, mais nous avons tenu à vous les donner tous. Nous avons cherché à vous en faire com-



prendre la portée et à vous démontrer que les expéditions qui se font dans les limites de l'Ouest canadien ne dépassent pas le tarif indiqué. Je vous conseillerais d'examiner le taux que nous attribuons au transport en provenance de l'Ouest à destination du centre du Canada. Il s'établit à 1.4 cents de revenu par tonne-mille.

C'est le taux le moins élevé de tous les parcours de longue distance. Il se compare à celui du transport en provenance des Maritimes vers le Canada central qui est beaucoup moins élevé que le taux en provenance du centre à destination de l'Ouest du Canada. C'est un taux très bas et jusqu'à un certain point nos calculs ne tiennent pas compte des taux statutaires.

Les taux statutaires ne sont établis que jusqu'à Port-Arthur. Le taux que nous vous avons donné n'est donc pas complètement influencé par les taux statutaires. Par conséquent, nous ne croyons pas vous avoir trompés là-dessus. Il s'agit là d'une donnée fondamentale, une donnée que vous n'auriez pas connue, à savoir que votre taux de transport pour les marchandises en provenance de l'Ouest et à destination de l'Est du Canada est relativement bas. Il est certainement plus bas que le taux de transport en sens contraire. Nous avons adopté ce genre d'analyse parce que c'était, à notre avis, la meilleure façon de procéder. Nous vous avons déclaré que cette analyse est forcément incomplète sous certains aspects, mais que dans son ensemble elle offre un tableau assez bien équilibré de la situation.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Vous prétendez qu'une distance de 590 milles représente un long parcours; c'est exactement la longueur de ma circonscription et c'est justement dans cette même région que les produits agricoles sont un élément important dans l'industrie du camionnage. Mais, pour l'Ouest canadien, ce n'est tout de même pas un très long parcours. J'accepte vos chiffres, mais je trouve qu'ils établissent une distinction qui nous est défavorable puisqu'il y a là une différence de deux contre un.

M. PHILLIPS: Pourriez-vous me dire s'il y a eu une augmentation des taux de camionnage à la suite de l'augmentation de 7 à 8 p. 100 du tarif-marchandises accordée aux chemins de fer ?

M. MAGEE: Vous admettez qu'il est assez difficile de donner une réponse de portée nationale lorsqu'il s'agit de répondre pour nos 6,000 à 7,000 compagnies. Mais nous pouvons affirmer qu'il y a eu une augmentation des taux de camionnage. Ainsi, il y en a eu une dans la province de Québec après l'augmentation de 17 p. 100. Dans cette province, les camionneurs ne peuvent changer les taux sans la permission de la Commission des transports de Québec; ils sont soumis à une réglementation du gouvernement. Ils doivent d'abord soumettre le taux d'augmentation qu'ils projettent d'établir et démontrer les raisons financières qui motivent cette augmentation avant qu'elle soit autorisée. Je suis au courant de l'augmentation des taux qui a eu lieu dans le Québec et je sais qu'elle a été accordée chaque fois que des raisons financières la justifiaient.

M. PHILLIPS: Quel est le pourcentage des recettes totales perçues par les associations de camionnage et provenant des marchandises soumises par les chemins de fer aux taux des catégories et aux taux des produits désignés ?

M. MAGEE: Pour les marchandises soumises aux taux des catégories et aux taux sur les produits désignés ?

M. PHILLIPS: Oui.

M. MAGEE: Comme nous le disions au début du mémoire, la réduction du tarif-marchandises qui résulterait de la subvention aurait très peu d'effet immé-



diat. A l'heure actuelle, le transport par camion des marchandises classées en catégories et des produits désignés est plutôt minime. Il y en a un peu tout de même. Je parle surtout des marchandises non-concurrentielles (catégories de produits désignés). Il nous est difficile de vérifier le mouvement de ce trafic. Lorsque la proposition a été présentée à la Chambre, nous avons fait un relevé dans tout le pays par l'entremise des bureaux de nos associations provinciales de camionnage. Nous ne sommes pas des spécialistes en matière de tarifs-ferroviaires. Nous connaissons bien les tarifs des compagnies de camionnage, mais c'est une tâche beaucoup plus difficile pour nous d'examiner les tarifs de chemins de fer. Je ne puis vous donner qu'un seul exemple, celui de l'Ontario. Il existe là des taux de catégorie et des taux de produits désignés qui, lorsqu'ils seront réduits, viendront en conflit avec les taux actuels de camionnage. Il se peut que la même chose se produise ailleurs au Canada, mais à l'heure actuelle il ne s'agit encore que de cas isolés.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur Magee, vous nous avez déclaré qu'en général les augmentations du tarif-marchandises qui ont eu lieu depuis la Seconde Guerre Mondiale n'ont pas établi de distinction injuste dans quelque région que ce soit au Canada, et j'accepte votre déclaration dans le même sens général que vous lui avez donné. Mais vous dites que les taux ferroviaires ont augmenté plus rapidement dans les Maritimes et que le niveau moyen des taux dans cette région est quelque peu plus élevé qu'ailleurs. Je veux bien admettre vos assertions, mais je me demande si vous pourriez me les expliquer, car, à mon avis, elles présentent plusieurs contradictions.

M. MAGEE: Nous soutenons que la subvention accordée depuis 30 ans au tarif-marchandises dans les Maritimes a affaibli beaucoup l'industrie du camionnage. Ce n'est peut-être pas l'unique facteur, mais nous le trouvons important, car il retarde à un degré très prononcé les progrès de l'industrie du camionnage dans les provinces Maritimes, si on tient compte de la situation qui règne ailleurs.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Avez-vous tenu compte dans vos calculs, de la subvention statutaire accordée au tarif-marchandises dans les Maritimes, comme vous l'avez fait pour les taux du Nid-de-Corbeau ?

M. MONTAGUE: Non.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Nous devons donc déduire de vos conclusions générales que cette nouvelle législation qui nous est présentée aujourd'hui apporterait un bénéfice immédiat aux Maritimes, en dollars et en cents, et que ce bénéfice serait très élevé du fait que nos taux sont déjà très élevés ? Vous exprimez des craintes que cette méthode de subvention continue à perpétuer la situation qui existe actuellement dans les Maritimes, où la concurrence du camionnage n'a pu s'amplifier. Est-ce bien là ce que vous prétendez ?

M. MAGEE: Oui, Nous soutenons que l'effet de la subvention sur le tarif-marchandises des Maritimes, subvention qui favorise exclusivement les chemins de fer et qui n'est appliquée qu'au tarif-marchandises, a affaibli l'industrie du camionnage dans les Maritimes. Je dois ajouter que les chiffres de l'étude sur les bordereaux d'expédition démontrent que depuis 10 ans cette situation a été beaucoup plus accentuée dans les Maritimes que dans le Canada central ou le Canada de l'Ouest.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Mais il est difficile de déterminer si c'est la difficulté et non la diminuer.

Nous prétendons qu'une augmentation de subventions ne peut qu'accroître la subvention ou l'augmentation même du tarif qui a provoqué la disparité qui existe



dans cette région. Le relèvement uniforme des taux n'a-t-il pas eu aussi un certain effet ?

M. MAGEE: Oui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il est clair qu'il a causé une certaine disparité. Mais vous dites plus loin qu'une subvention additionnelle aggraverait grandement votre situation.

M. MAGEE: Oui. En vertu de la Loi, le tarif-marchandises dans les limites des Maritimes a été réduit à 20 p. 100 de moins que le niveau normal des taux du rail dans le reste du Canada au cours des 30 dernières années. Sur le parcours inter-provincial conduisant vers l'Ouest, il était de 20 p. 100 de moins jusqu'en 1957 et de 30 p. 100 de moins par la suite. Voilà quelques-uns des facteurs principaux qui empêchent le progrès de l'industrie du camionnage dans les Maritimes. Nous prétendons qu'il est impossible de poursuivre deux objectifs opposés. Si les subventions augmentent, il est inutile d'espérer que l'industrie du camionnage prenne de l'envergure dans les Maritimes, ou du moins qu'elle atteigne la prospérité dont elle jouit dans l'Ouest et le centre du Canada.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il sera bientôt six heures et il nous reste plusieurs questions à poser à M. Magee. Je ne crois pas que nous puissions finir ce soir. Quel est l'avis du Comité ? Le Comité veut-il ajourner maintenant pour reprendre la séance demain matin ?

M. CHEVRIER: Monsieur le président, puis-je proposer que nous ajournions jusqu'à 9 h. 30 ? Certains d'entre nous ont de la dictée à donner avant de revenir ici.

Le PRÉSIDENT: C'est que cette salle est la seule qui soit disponible et nous devons l'évacuer, car il faut qu'elle soit préparée de nouveau pour notre réunion spéciale. Cela prendra une demi-heure environ. Il ne nous resterait guère de temps de 9 h. et demie à 10 h. et demie. S'il était possible de former quorum à 9 heures, cela nous donnerait une heure et demie.

M. FISHER: Il y a ici des gens des provinces de l'Ouest. Ne sont-ils venus que pour l'audition des mémoires ou doivent-ils rendre témoignage ?

Le PRÉSIDENT: Non. Après le témoignage de M. Magee, nous entendrons demain celui de M. Gordon Blair, conseiller juridique pour la Maritime Coal Company et la Saskatchewan Coal Company...

M. CHEVRIER: Y a-t-il d'autres témoins après ceux-ci ?

Le PRÉSIDENT: Oui. Après eux nous entendrons M. Jack Guest, représentant de la Colombie-Britannique et M. Vaughan Paul, directeur du trafic du Pacific Great Eastern Railroad. Il a un mandat d'observateur de la part de la société qu'il représente. Il y aura aussi M. Hobart Styffe, de Port-Arthur, et M. Charnock, de Fort-William.

M. FISHER: Permettez-moi une question, monsieur le président. Y a-t-il quelqu'un, parmi les représentants des provinces, qui serait prêt à rendre témoignage au sujet du mémoire que nous venons d'entendre ? Monsieur Morrow, seriez-vous prêt à comparaître ?

M. MORROW: Je suis prêt à présenter un exposé.

M. FISHER: Nous pourrions gagner du temps, monsieur le président, si nous savons dès maintenant combien de témoins nous aurons à entendre.

Le PRÉSIDENT: Il se peut qu'il y en ait d'autres.

Le Comité s'ajourne.



Comité sur les chemins de fer,  
les canaux et les lignes télégraphiques,  
Chambre des Communes,  
Division des Comités et des bills  
d'intérêt privé,  
Ottawa, Ontario.

Messieurs,

Votre Comité a été chargé d'étudier, à partir de mardi le 9 avril 1959, un projet de loi sur le tarif-marchandises et de discuter de l'opportunité d'accorder aux chemins de fer une subvention de vingt millions de dollars, qui leur permettrait de rescinder l'augmentation de 17 p. 100 que leur avait accordée, à partir du 1<sup>er</sup> décembre 1958, la Commission des transports. Cette subvention entraînerait une réduction des taux de catégories et des taux de produits désignés (autres que les taux de concurrence).

Nous croyons qu'il est important que le Comité définisse très exactement la portée de l'expression "autres que les taux de concurrence". Dans l'Est du Canada, et plus spécifiquement dans le domaine du trafic-marchandises entre l'Ontario et le Québec, l'industrie du transport routier, pour laquelle nous nous chargeons de classer et de publier des tarifs, a publié des taux de catégories semblables à ceux des chemins de fer. Plusieurs taux de produits désignés sont publiés de la même façon. Or, nous considérons que ces taux sont des taux de concurrence. Cependant, une grande quantité de ces taux de concurrence ne sont indentifiés par aucun symbole distinctif sur les listes de taux du rail et du transport routier.

A notre avis, le Comité devrait se demander sérieusement en quoi le Parlement serait justifié d'envisager la possibilité de permettre un retour aux taux établis avant l'augmentation de 17 p. 100, comme certaines provinces l'ont réclamé et encore moins d'envisager la possibilité d'accorder une subvention. La Commission des transports, dont les membres ont une expérience de plusieurs années dans ce genre d'affaires, a préparé une échelle de péréquation des taux de catégorie et les a établis d'après la distance et son tableau a été reconnu et accepté comme juste et raisonnable. Après un examen de toutes les raisons offertes à l'appui d'une augmentation du tarif-marchandises, la Commission a accordé cette augmentation et l'a fixée à 17 p. 100.

Si, au moyen de la subvention, on permet le retour aux taux qui ont précédé cette augmentation, l'industrie du transport routier sera forcée de réviser ses propres taux afin de les rendre comparables à ceux du rail. Il en résultera une situation décidément préjudiciable à l'industrie du transport routier, puisque personne ne songe à la subventionner et à la dédommager de la perte qu'elle essuiera. Si la subvention est juste pour les uns, elle devrait l'être pour les autres et pour toutes les formes de transport.

L'enquête du Comité devrait porter aussi sur les taux abaissés que les chemins de fer ont établis entre Montréal et Hamilton et entre London et Toronto et qui n'ont pas été augmentés le 1<sup>er</sup> décembre 1958. L'industrie du transport routier a par deux fois, depuis que les chemins de fer ont décrété cette baisse, augmenté ceux de ses taux qui se comparent aux taux abaissés des chemins de fer. Si ceux-ci avaient augmenté ces taux spéciaux en raison du volume, ils en auraient retiré de recettes additionnelles considérables tout en maintenant ces taux au-dessous de ceux du transport routier.

Votre tout dévoué,

W. A. Wallace,  
Bureau des tarifs du transport canadien.







APPENDICE B



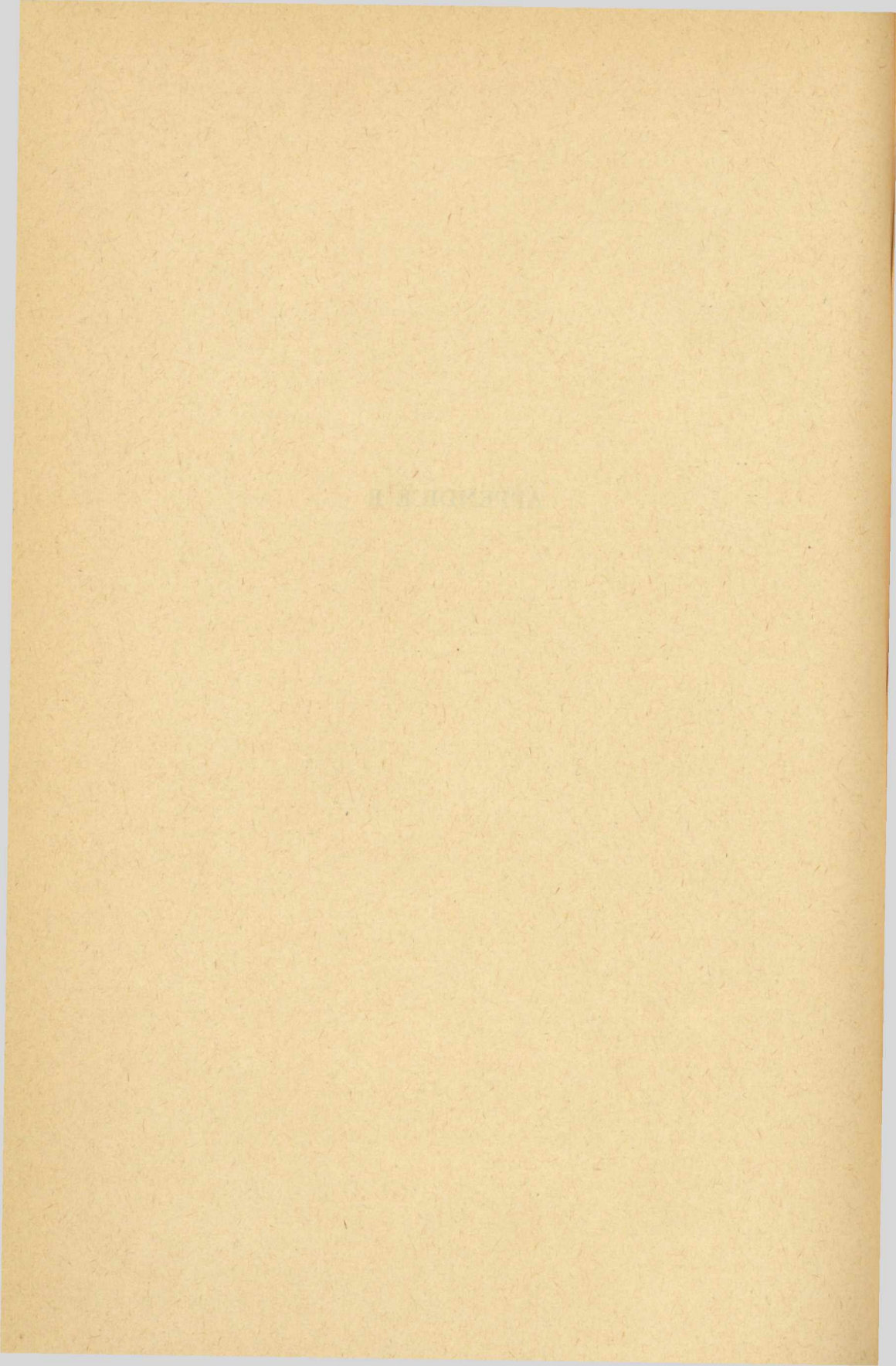




TABLEAU 1

HAUSSES TARIFAIRES HORIZONTALES ET REVENUS  
RÉELS DU RAIL PAR TONNE-MILLE

Indice: 1946 = 100

Année	Niveau maximum autorisé des taux ferroviaires	Moyenne du revenu par tonne-mille
1946	100	100.
1947	100	105.2
1948	121	122.9
1949	131	130.2
1950	145	144.8
1951	162	141.7
1952	170	143.8
1953	198	155.2
1954	198	158.3
1955	198	152.1
1956	212	146.9
1957	220	158.3

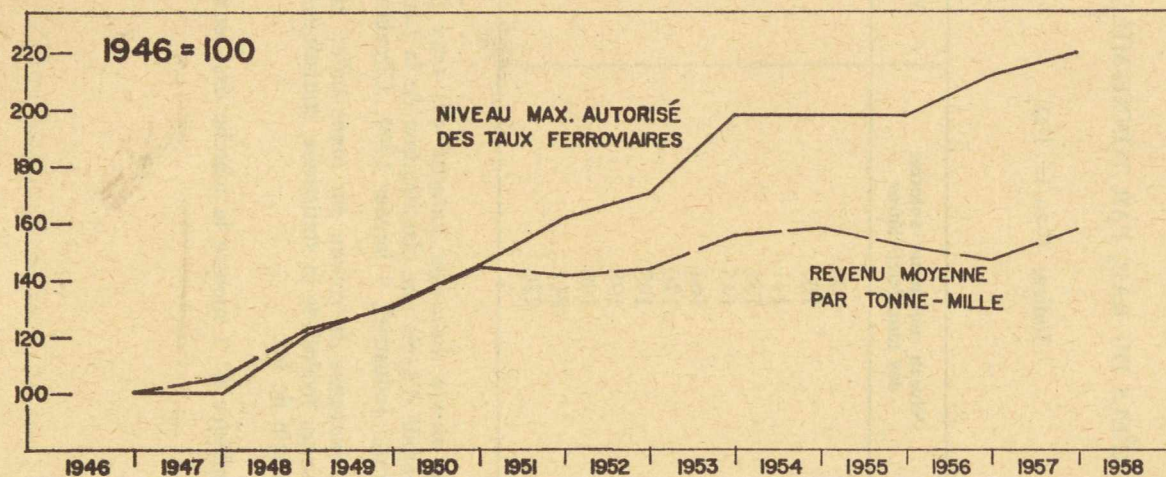
SOURCES: *Le niveau maximum autorisé des taux ferroviaires*: index compilé d'après une classification de la Ligue Canadienne du Trafic Industriel, 9 janvier 1949. Circulaire No 3776.

*La moyenne du revenu par tonne-mille*: compilée d'après le Bureau fédéral de la statistique, statistiques du transport par chemin de fer.

Le graphique n° 1 montre la marche des deux indices.



## HAUSSE HORIZONTALES DU TARIF DES CHEMINS DE FER ET NIVEAU ACTUEL DES TAUX FERROVIAIRES



SOURCE: Commission des Transports du Canada,  
Waybill Analysis.



TABLEAU 2

REVENUS DU RAIL SELON LA CATÉGORIE DU TAUX  
DE 1949 À 1957

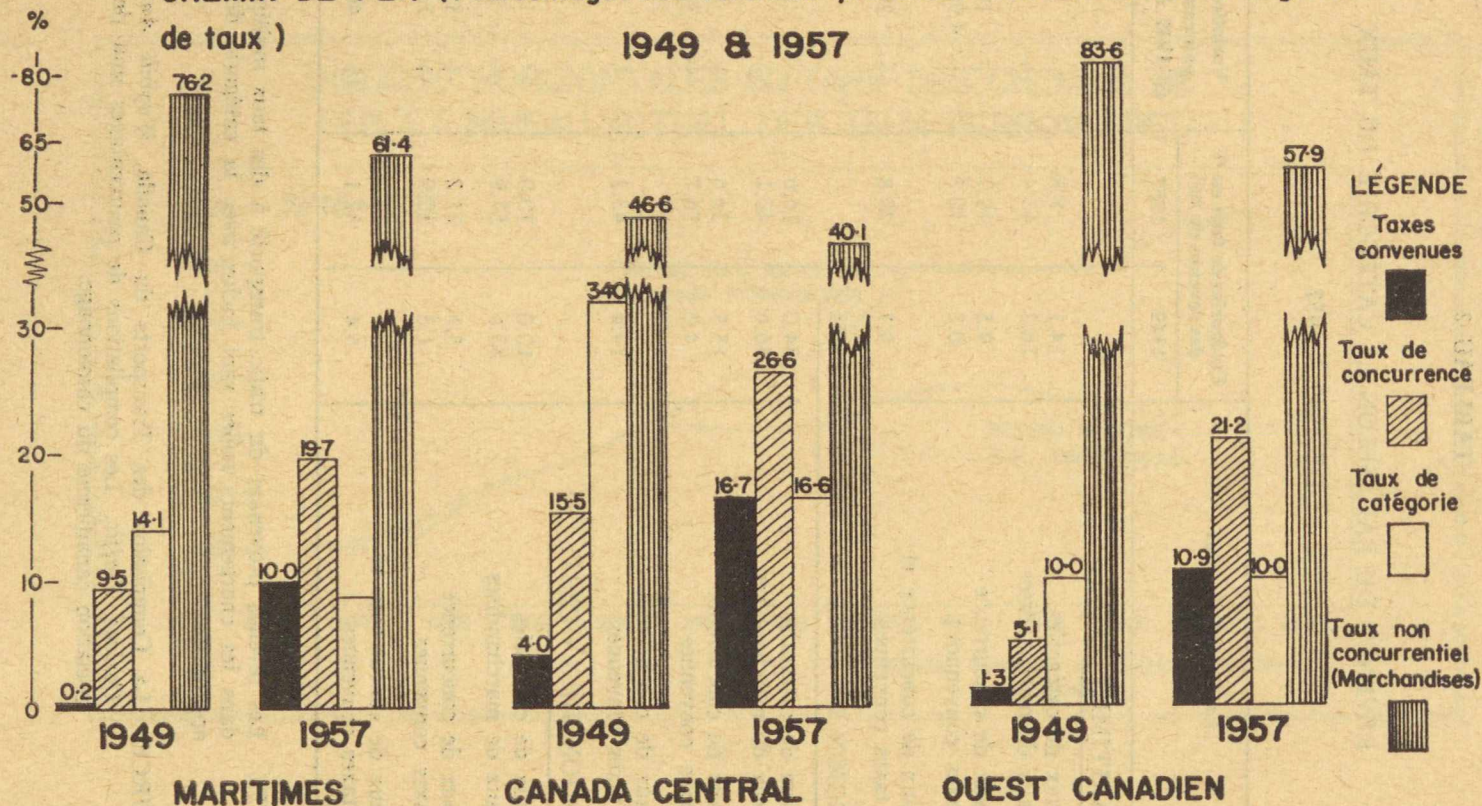
Catégories de taux et régions	Catégories de taux en % des revenus du rail		Variation du pourcentage de 1949 à 1957
	1949	1957	
<u>MARITIMES</u>			
Taux de catégories	14.1	8.8	— 37.6
Taux de marchandises	76.2	61.4	— 19.4
Taux de concurrence	9.5	19.7	+ 107.4
Taxes convenues	0.2	10.2	+ 4,900.0
Taux de concurrence et taxes convenues	9.7	29.8	+ 207.2
<u>RÉGION DE L'EST (CANADA CENTRAL)</u>			
Taux de catégories	34.0	16.6	— 51.2
Taux de marchandises	46.6	40.1	— 13.9
Taux de concurrence	15.5	26.6	+ 71.6
Taxes convenues	4.0	16.7	+ 317.5
Taux de concurrence et taxes convenues	19.4	43.3	+ 74.1
<u>RÉGION DE L'OUEST:</u>			
Taux de catégories	10.0	10.0	0
Taux de marchandises	83.6	57.9	— 30.7
Taux de concurrence	5.1	21.2	+ 315.6
Taxes convenues	1.3	10.9	+ 738.5
Taux de concurrence et taxes convenues	6.4	32.1	+ 401.6

NOTE: Les revenus provenant du trafic transporté à des taux multiples et dans les chargements mêlés sont inclus avec la catégorie de taux appropriée.

SOURCE: La Commission des Transports du Canada, *Waybill Analysis, Carload Traffic*. Les compilations de pourcentages sont de l'Association canadienne du camionnage.



**CROISSANCE DES TAXES CONVENUES ET DES TAUX DE CONCURRENCE DU CHEMIN DE FER (Pourcentage des revenus provenant des différentes catégories de taux)**  
**1949 & 1957**



SOURCE: Commission des Transports du Canada,  
WAYBILL ANALYSIS



TABLEAU 3

TENDANCES GÉNÉRALES DES TARIFS-MARCHANDISES  
cents par tonne-mille

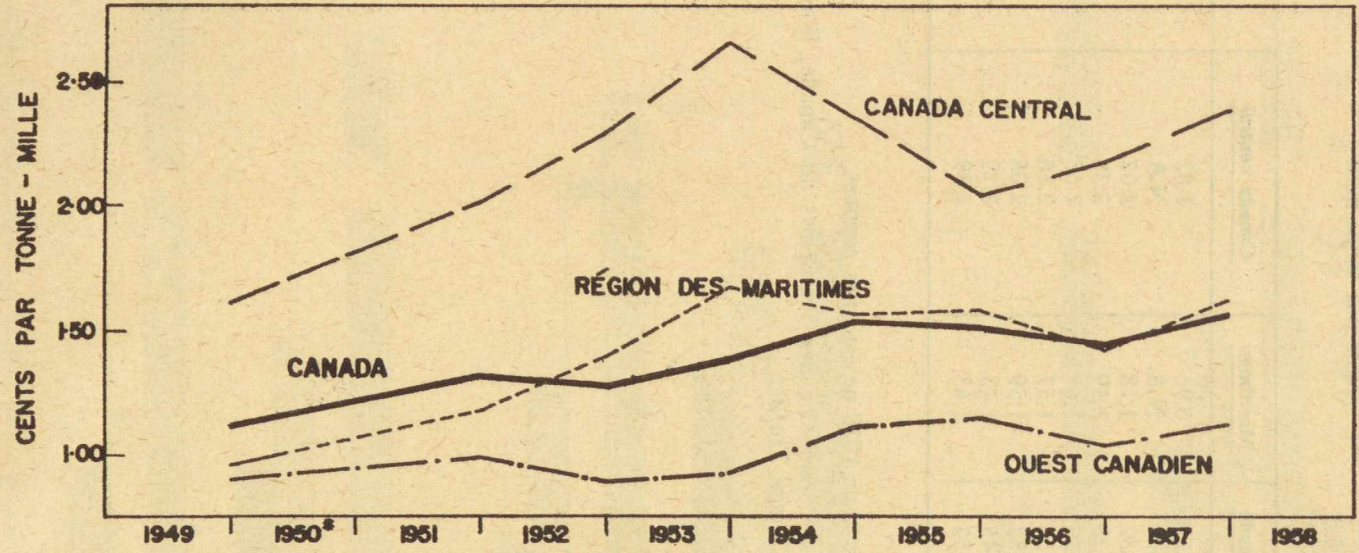
<u>Année</u>	<u>Canada</u>	<u>Maritimes</u>	<u>Canada central</u>	<u>Ouest canadien</u>
1949	1.12	0.96	1.62	0.90
1950*	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
1951	1.32	1.18	2.02	0.99
1952	1.28	1.39	2.30	0.89
1953	1.39	1.68	2.66	0.93
1954	1.54	1.57	2.36	1.11
1955	1.52	1.59	2.05	1.15
1956	1.45	1.43	2.19	1.04
1957	1.57	1.63	2.39	1.12

\* Les données pour 1950 ne sont pas connues.

SOURCE: La Commission des Transports du Canada, *Waybill Analysis, Carload Traffic*.



### TENDANCES GÉNÉRALES DES TARIFS - MARCHANDISES DU CHEMIN DE FER



\* Les données pour 1950 ne sont pas connues

SOURCE: Commission des Transports du Canada,  
Waybill Analysis



TABLEAU 4

NIVEAU MOYEN DES TAUX DU RAIL PAR TERRITOIRE ET PAR  
EXPÉDITION ENTRE LES TERRITOIRES EN 1957

cents par tonne-mille

<u>Origine :</u>	<u>Destination :</u>		
	<u>Maritimes</u>	<u>Canada central</u>	<u>Ouest canadien</u>
Maritimes	2.10	1.26	*
Canada central	1.44	2.45	2.92
Ouest canadien	*	1.40	1.05

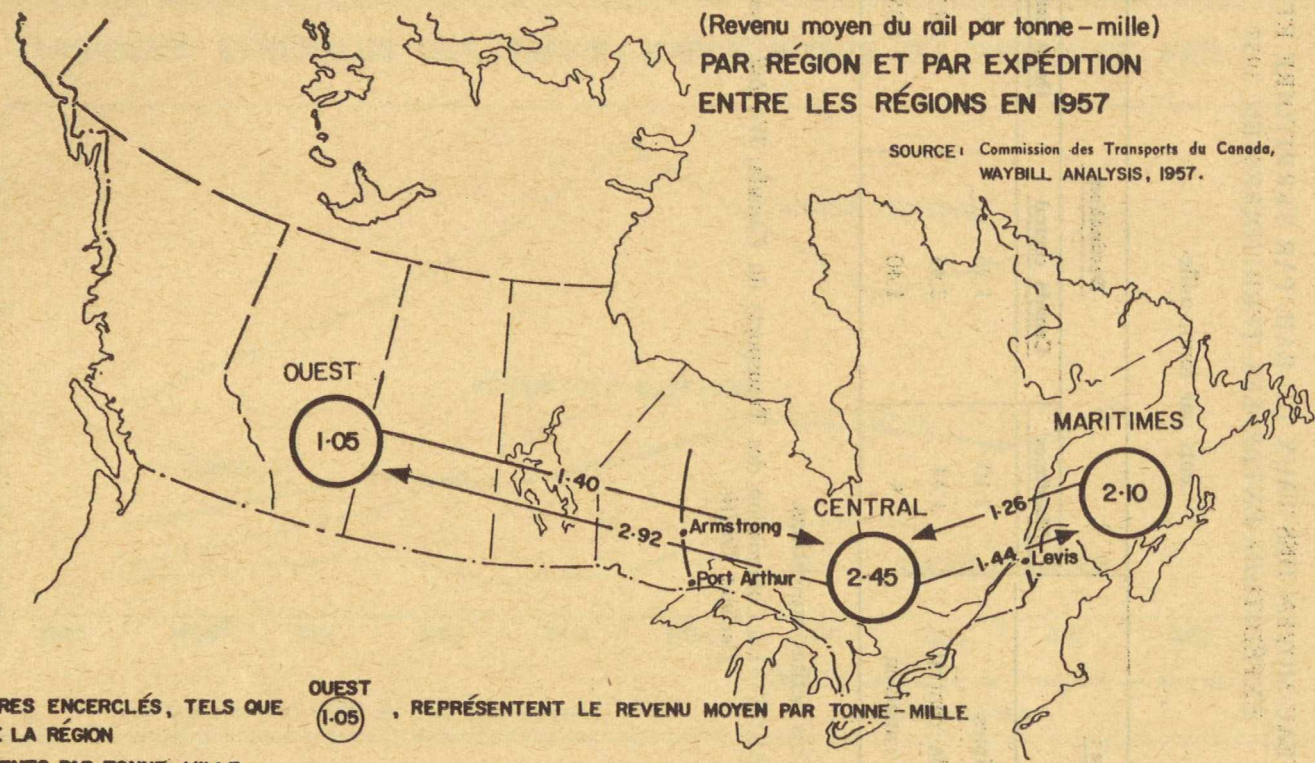
\* Très petites expéditions.

SOURCE: La Commission des Transports du Canada, *Waybill Analysis, Carload Traffic*.



### LE FARDEAU DES TAUX DU RAIL (Revenu moyen du rail par tonne-mille) PAR RÉGION ET PAR EXPÉDITION ENTRE LES RÉGIONS EN 1957

SOURCE: Commission des Transports du Canada,  
WAYBILL ANALYSIS, 1957.



LES CHIFFRES EN CERCLÉS, TELS QUE  
 AU SEIN DE LA RÉGION  
 TAUX EN CENTS PAR TONNE-MILLE

OUEST (1.05), REPRÉSENTENT LE REVENU MOYEN PAR TONNE-MILLE



TABLEAU 5

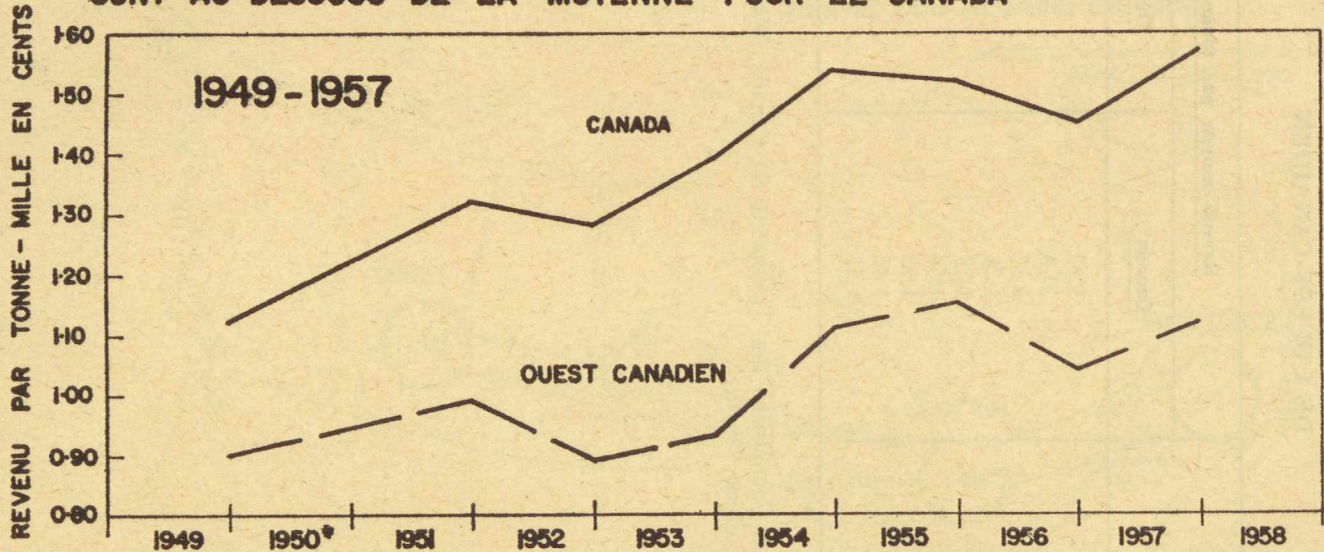
TARIFS-MARCHANDISES DU RAIL — TRAFIC PROVENANT  
DE L'OUEST CANADIEN

<u>Année</u>	<u>Revenu moyen par tonne-mille</u>	
	<u>Canada</u>	<u>Ouest canadien</u>
1949	1.12	0.90
1950	N.A.	N.A.
1951	1.32	0.90
1952	1.28	0.89
1953	1.39	0.93
1954	1.54	1.11
1955	1.52	1.15
1956	1.45	1.04
1957	1.57	1.12

SOURCE: La Commission des Transports du Canada, *Waybill Analysis, Carload Traffic*.



### LES TARIFS-MARCHANDISES DU CHEMIN DE FER DANS L'OUEST CANADIEN SONT AU-DESSOUS DE LA MOYENNE POUR LE CANADA

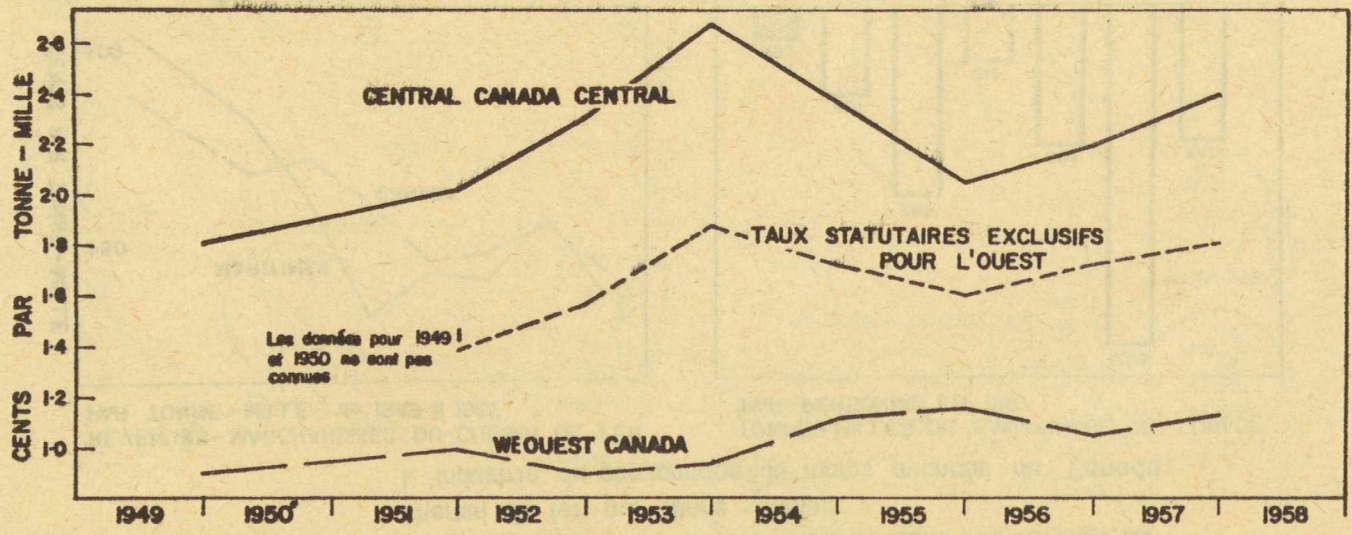


\* Les données pour 1950 ne sont pas connues

SOURCE: Commission des Transports du Canada, Waybill Analysis



### LES TARIFS-MARCHANDISES DU CHEMIN DE FER DANS L'OUEST CANADIEN SONT AU-DESSOUS DE LA MOYENNE POUR LE CANADA



Les données pour 1949  
et 1950 ne sont pas  
connues

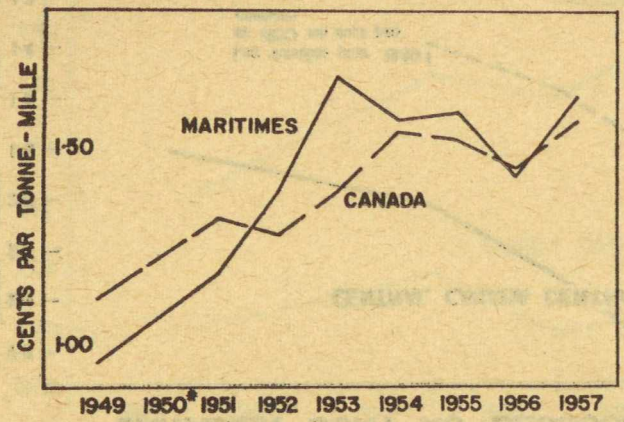
\* Les données pour 1950 ne sont pas connues

SOURCE: Commission des Transports du Canada,  
Waybill Analysis.



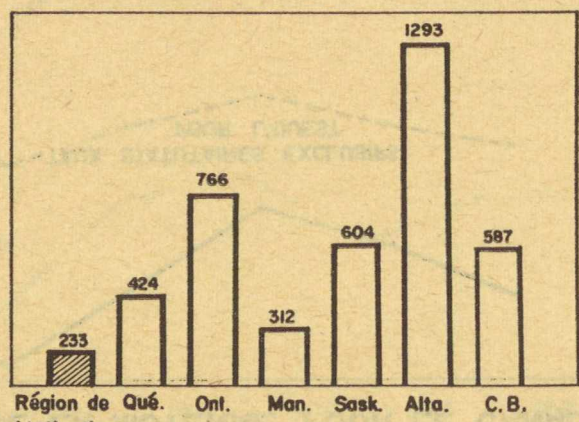
**LES MARITIMES :** Les augmentations les plus élevées dans les revenus du chemin de fer par tonne - mille  
 L'industrie du camionnage la moins avancée au Canada

**REVENUS - MARCHANDISES DU CHEMIN DE FER PAR TONNE - MILLE , de 1949 à 1957**



SOURCE : Commission des Transports du Canada,  
 WAYBILL ANALYSIS

**TONNE - MILLES DE CAMIONNAGE DE LOUAGE PAR PERSONNE EN 1957**

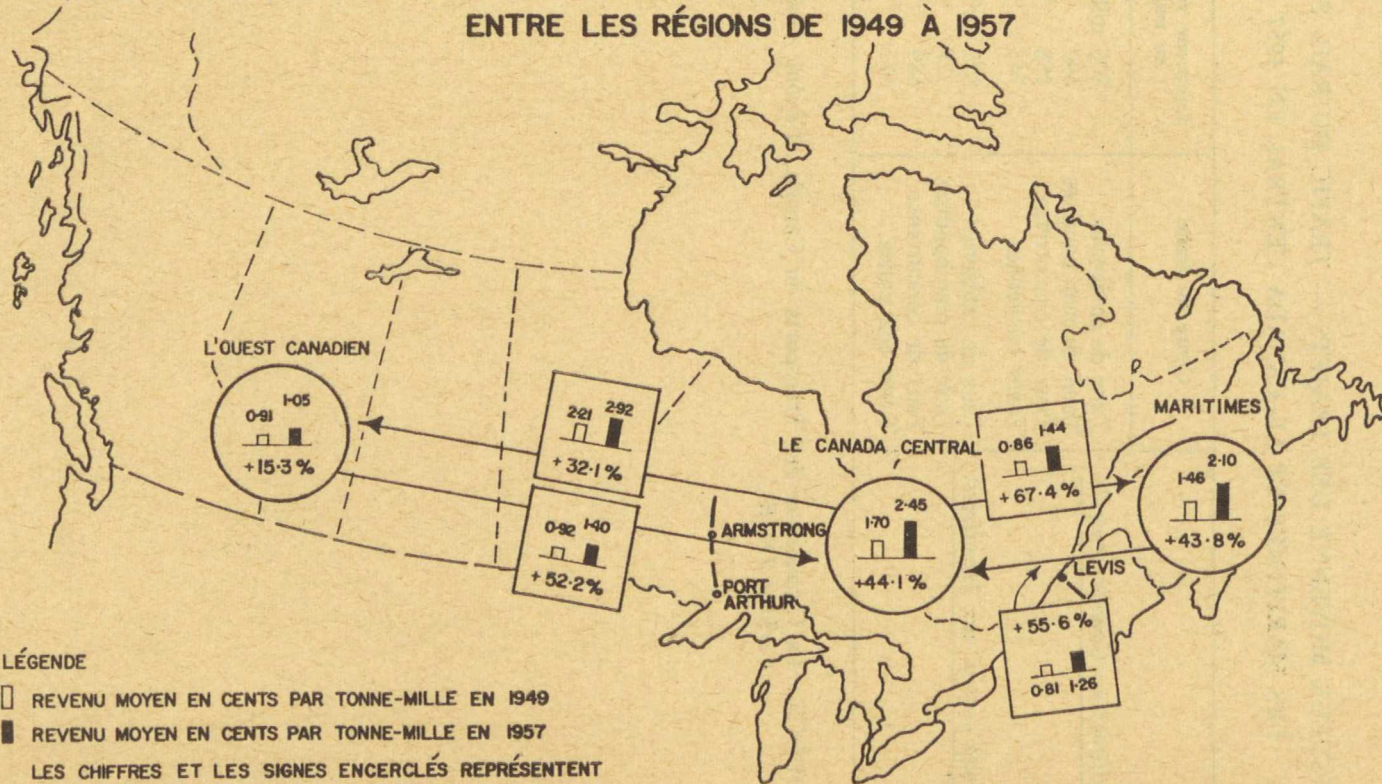


SOURCE : Bureau fédéral de la Statistique

\* Les données pour 1950 ne sont pas connues



L'AUGMENTATION DANS LE FARDEAU DU REVENU MOYEN PAR TONNE-MILLE  
 DÉRIVANT DES TAUX FERROVIAIRES PAR RÉGION ET PAR EXPÉDITION  
 ENTRE LES RÉGIONS DE 1949 À 1957



LÉGENDE

- REVENU MOYEN EN CENTS PAR TONNE-MILLE EN 1949
- REVENU MOYEN EN CENTS PAR TONNE-MILLE EN 1957

LES CHIFFRES ET LES SIGNES ENCERCLÉS REPRÉSENTENT  
 LES EXPÉDITIONS AU SEIN DE LA RÉGION

SOURCE: Commission des Transports du Canada,  
Waybill Analysis.



TABLEAU 6

LONGUEUR MOYENNE DES TRAJETS — TRAFIC DU RAIL ENTRE  
LES MARITIMES ET LE CANADA CENTRAL EN 1957

	Genre de trafic	Longueur moyenne du trajet
<u>Maritimes au Canada central:</u>	Taux de catégories	800 milles
	Taux de marchandises	692 "
	Taux de concurrence	658 "
	Taxes convenues	745 "
<u>Canada central aux Maritimes:</u>	Taux de catégories	877 "
	Taux de marchandises	978 "
	Taux de concurrence	689 "
	Taxes convenues	672 "

SOURCE: La Commission des Transports du Canada, *Waybill Analysis, Carload Traffic*.











CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-quatrième législature

1959

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TELEGRAPHIQUES

*Président:* M. GORDON K. FRASER

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

---

Bill C-38, Loi pourvoyant à la réduction de certains taux de transport de marchandises établis à l'égard de catégories et de produits spécialement désignés.

---

SÉANCE DU MERCREDI 15 AVRIL 1959

---

TÉMOINS:

L'honorable George Hees, ministre des Transports; MM. R. Kerr, commissaire en chef, Commission des transports du Canada; H. H. Griffin, commissaire en chef adjoint; L. J. Knowles, commissaire; A. S. Kirk, directeur du Service de la circulation; G. A. Scott, directeur du Service de l'économique, ministère des Transports; R. R. Southam, député; J. Magee, secrétaire exécutif des Associations des camionneurs du Canada Inc.; J. O. Goodman, directeur général de l'*Automotive Transport Association of Ontario*; G. H. Montague, secrétaire et avocat-conseil de l'*Applied Economic Research Associates*; G. Blair, avocat de la *Great Western Coal Company Ltd.* et de la *Manitoba and Saskatchewan Coal Company Ltd.*; J. Guest, représentant du gouvernement de la Colombie-britannique; et J. M. Roberts, sous-directeur du Service de la circulation générale, Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien.



COMITÉ PERMANENT

CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président*: M. G. K. FRASER,

*Vice-président*: M. M. W. Howe,

et MM.

Allmark	Fisher	Monteith ( <i>Verdun</i> )
Asselin	Fréchette	Nielsen
Badanai	Grills	Nixon
Baldwin	Hardie	Pascoe
Batten	Horner ( <i>Acadia</i> )	Payne
Bell ( <i>Saint-Jean-Albert</i> )	Horner ( <i>Jasper-Edson</i> )	Phillips
Bigg	Howard	Racine
Bourbonnais	Johnson	Richard ( <i>Kamouraska</i> )
Bourget	Keays	Rynard
Brassard ( <i>Lapointe</i> )	Kennedy	Small
Browne ( <i>Vancouver-Kingsway</i> )	MacInnis	Smallwood
Brunsdén	MacLean ( <i>Winnipeg-Nord-Centre</i> )	Smith ( <i>Calgary-Sud</i> )
Cadieu	Martin ( <i>Essex-Est</i> )	Smith ( <i>Simcoe-Nord</i> )
Campbell ( <i>Stormont</i> )	Martini	Tassé
Chevrier	McBain	Thompson
Chown	McDonald ( <i>Hamilton-Sud</i> )	Tucker
Creaghan	McMillan	Webster
Crouse	McPhillips	Wratten—58.
Dupuis	Michaud	
Drysdale		

*Secrétaire du Comité*:

J. E. O'CONNOR.



## PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI 15 avril 1959.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9h.10 du matin sous la présidence de M. Howe, vice-président.

*Présents*: MM. Asselin, Badanai, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bourbonnais, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Cadieu, Chevrier, Chown, Crouse, Drysdale, Fisher, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Kennedy, Martin (*Essex-Est*), McBain, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Nixon, Pascoe, Payne, Phillips, Rynard, Smallwood et Smith (*Simcoe-Nord*).—27.

*Aussi présents*: L'hon. George Hees, ministre des Transports; MM. R. Kerr, commissaire en chef, Commission des transports du Canada; L. J. Knowles, commissaire; A. S. Kirk, directeur du Service de la circulation; G. A. Scott, directeur du Service de l'économique, ministère des Transports; J. Magee, secrétaire exécutif des *Associations des camionneurs du Canada Inc.*; J. O. Goodman, directeur général, de l'*Automotive Transport Association of Ontario*; et G. H. Montague, secrétaire et avocat-conseil des *Applied Economic Research Associates*.

Le vice-président note qu'il y a quorum et invite MM. Magee, Goodman et Montague à répondre à d'autres questions se rapportant au mémoire présenté au Comité lors de la dernière réunion.

Après l'interrogatoire, M. Magee et ses collègues se retirent.

A 10 heures et demie, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 3 heures et demie de l'après-midi.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité se réunit à 3 heures et demie de l'après-midi sous la présidence de M. Howe, vice-président.

*Présents*: MM. Asselin, Badanai, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Bourbonnais, Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chevrier, Creaghan, Drysdale, Fisher, Horner (*Acadia*), Howard, Howe, Kennedy, MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*), McPhillips, Monteith (*Verdun*), Nixon, Pascoe, Phillips, Smallwood, Smith (*Calgary-Sud*), Tucker et Wratten.—24.

*Aussi présents*: Outre les personnes ayant assisté à la réunion du matin, MM. R. R. Southam, député; G. Blair, avocat-conseil de la *Great Western Coal Co. Ltd.* et de la *Manitoba and Saskatchewan Coal Co Ltd.*; H. H. Griffin, commissaire en chef adjoint, Commission des transports du Canada; J. Guest, représentant du gouvernement de la Colombie-Britannique; et J. M. Roberts, sous-directeur du Service de la circulation générale, Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien.

M. Blair est appelé. Il lit un mémoire présenté par les exploitants de mines de lignite de la Saskatchewan.



On présente M. Southam aux membres du Comité et celui-ci aidé de M. Blair, répond aux questions qui lui sont posées au sujet de la position prise par cette industrie vis-à-vis du bill C-38.

M. Knowles répond à d'autres questions concernant les résultats de l'application du bill.

M. Guest est appelé. Il lit un mémoire exposant l'opinion du gouvernement de la Colombie-Britannique au sujet du bill.

Au cours de l'interrogatoire de M. Guest, le ministre ainsi que MM. Knowles et Roberts répondent également à des questions.

A 5h.45, l'interrogatoire de M. Guest n'étant pas achevé le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à 9 heures et demie du matin, le jeudi 16 avril 1959.

*Le secrétaire du Comité,*

J. E. O'CONNOR.



## TÉMOIGNAGES

Mercredi, 15 avril 1959.

9 heures du matin.

Le VICE-PRÉSIDENT (*M. Howe*) : Messieurs, nous en sommes toujours à l'article 1 du bill. Je constate avec plaisir que nous sommes en nombre ce matin ; nous pouvons donc nous mettre au travail sans perdre de temps. Quand nous nous sommes ajournés hier soir, nous en étions encore au mémoire que M. Magee, secrétaire exécutif des *Associations des Camionneurs du Canada Inc.* nous a présenté. Il était accompagné de M. Goodman, directeur général de l'*Automotive Transport Association of Ontario*, et de M. Montague, secrétaire et avocat-conseil des *Applied Economic Research Associates*.

Si ces messieurs veulent bien s'avancer, nous allons continuer de les interroger. Le ministre sera obligé de nous quitter, car il a un rendez-vous très important à 10 heures.

M. CHEVRIER : Sera-t-il de retour pour 11 heures ?

L'hon. GEORGE HEES (*ministre des Transports*) : Je crois que j'y arriverai tout juste.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : Monsieur le président, j'aimerais poser à M. Magee deux ou trois questions qui se rapportent à celles qu'on lui a posées hier soir. J'aimerais obtenir des éclaircissements sur certaines de ses réponses.

Je crois que M. Chevrier vous a demandé si, du fait que vous vous opposez à cette subvention qu'il est question d'accorder aux chemins de fer, vous aviez une idée de ce qu'il faudrait leur offrir à la place ou de ce qui se passerait si cette subvention ne leur était pas accordée. Je n'ai pas très bien compris ce que vous avez répondu à ce sujet.

M. CHEVRIER : Autrement dit, vous aimeriez remettre la question sur le tapis. Je n'y vois aucun inconvénient.

M. MAGEE (*secrétaire exécutif des Associations des Comionneurs du Canada*) : Cela vaudrait peut-être mieux, monsieur le président, car il se peut que ma réponse n'ait pas été assez claire. Dans tout notre mémoire, nous soutenons qu'il ne faudrait pas empêcher la concurrence entre les divers systèmes de transport de notre pays et qu'il n'aurait pas fallu compenser l'augmentation de 17 p. 100 en subventionnant la diminution des prix du transport ferroviaire.

Quand ils se sont présentés devant la Commission, les chemins de fer ont dit qu'ils étaient persuadés que cette augmentation du tarif leur apporterait les revenus dont ils avaient besoin pour leur exploitation. S'ils se sont trompés, nous estimons qu'ils auraient dû s'adresser de nouveau à la Commission afin de lui soumettre leurs difficultés.



Ceci porte à croire que nos prix augmentent sans cesse. Je crois que nous nous sommes déjà expliqués sur ce prix, car nous avons bien démontré que les augmentations des taux qui ont eu lieu au Canada pendant les dix années écoulées n'ont pas été aussi considérables que certains chiffres qu'on emploie semblent l'indiquer, et que, s'ils n'ont pas été considérables, c'est parce qu'il y a eu de la concurrence.

Nous maintenons qu'il faut permettre aux entreprises de transport du Canada de se faire concurrence et qu'il ne faut pas commencer à subventionner les réductions de tarif de l'un des concurrents.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je vous remercie, monsieur Magee; je crois que cela met les choses bien au point. Il a également été question du tarif appliqué au pas du Nid-de-Corbeau et je ne sais pas très bien ce que l'association en pense.

M. MAGEE: Il a été question du tarif applicable au pas du *Nid-de-Corbeau* pour la première fois en janvier quand les Associations des camionneurs du Canada ont présenté un mémoire au ministre. A ce moment-là, il semblait bien que les chemins de fer allaient réduire leurs tarifs et que cette réduction serait subventionnée.

Nous nous sommes rendus chez le ministre pour lui faire savoir à l'avance que nous nous opposions à une telle mesure. Nous avons pensé que le ministre, lorsque nous lui dirions que nous nous opposions à une réduction du tarif qui amoindrirait l'augmentation de 7 p. 100 qui avait eu lieu, pourrait fort bien nous dire: tout cela très bien, vous ne voulez pas qu'on subventionne une réduction du tarif d'un certain mode de transport, parce que les divers systèmes de transport se font concurrence; mais l'une ou l'autre de vos entreprises de camionnage applique-t-elle à l'heure actuelle un tarif qui était en vigueur il y a trente ans, quand les premiers camions ont commencé à rouler? Et évidemment, nous aurions dû lui répondre que non, et aussi qu'il nous serait impossible de travailler dans ces conditions-là. Par conséquent, dans le mémoire que nous avons présenté au ministre nous avons pris, au sujet du tarif applicable au pas du Nid-de-Corbeau, une attitude que nous pourrions appeler provisoire, attitude qui a été discutée par notre conseil d'administration à travers le pays.

Voici dans l'ensemble ce que nous avons dit au ministre. Je vais vous citer les points essentiels et je laisserai de côté certains renseignements pertinents mais qui ne modifient en rien notre attitude.

Si le gouvernement se propose de prendre des mesures au sujet du tarif applicable au pas Nid-de-Corbeau, qu'il s'agisse d'augmenter ce tarif au moyen d'une loi du Parlement ou d'accorder aux chemins de fer une subvention spécialement destinée au transport des céréales, il faudrait voir de très près combien ce transport coûte aux chemins de fer et combien il leur rapporte, afin de déterminer si leur tarif actuel pour ce genre de transport est compensateur.

Il se peut que les prix de transport des céréales ne soient pas compensateur et que le gouvernement se décide de prendre des mesures à cet égard; mais, à notre avis, c'est une question qui ne peut être décidée ni en un jour, ni en une semaine, ni même en un mois.

Si nous avons dit "ni en un jour, ni en une semaine, ni même en un mois" c'est parce que nous craignons à ce moment-là que le gouvernement ne soit sur le point d'accorder une subvention aux chemins de fer.



Les commentaires, les "autres observations" que le commissaire H. B. Chase a faites, lorsque la Commission des transports a décidé de permettre aux chemins de fer d'augmenter leur tarif-marchandises de 17 p. 100, confirment, comme certains le pensent, que les intéressés auraient tout avantage à étudier le tarif applicable au pas du Nid-de-Corbeau et de s'attaquer au problème des chemins de fer, si on trouve qu'il existe véritablement un problème.

Même si le gouvernement décidait en fin de compte que le trésor public devrait verser une indemnité aux chemins de fer uniquement pour leur permettre de maintenir à leur niveau actuel le tarif qu'ils appliquent pour le transport des céréales dans le pas du Nid-de-Corbeau, il devrait savoir de façon précise et bien déterminée ce que devait être ce niveau. Ce serait injuste envers les entreprises de transport qui sont en concurrence directe avec les chemins de fer, tant du point de vue des services offerts que des prix exigés, et ce serait favoriser ces derniers au détriment des autres si on leur accordait une subvention supérieure au montant dont ils ont absolument besoin pour compenser le tarif applicable au transport des céréales dans le pas du Nid-de-Corbeau.

Si on trouve que, pour maintenir à son niveau actuel le tarif applicable au pas du Nid-de-Corbeau, il faut, du moins en partie, puiser dans trésor public, les entreprises de camionnage devront évidemment faire face à une concurrence beaucoup plus poussée de la part des chemins de fer. Certains revenus des chemins de fer qui sont immobilisés en ce moment parce qu'ils servent à maintenir le tarif applicable au pas du Nid-de-Corbeau, seraient libérés si on accordait aux chemins de fer une subvention destinée à cette fin et serviraient à soutenir leur exploitation générale.

Même si l'industrie du camionnage devait en ressentir directement l'effet, nous demandons simplement que, dans tout ce qu'il pourrait faire, le gouvernement agisse de façon équitable, en tenant compte des réalités et en se fondant sur des renseignements provenant de bonne source.

Telle est notre attitude ne ce moment.

M. CHEVRIER: Vous avez dit, en réponse à une question de M. Browne, que vous estimiez que les subventions faisaient du tort aux camionneurs. Est-ce que cela voudrait dire que, selon vous, la subvention de 7 millions de dollars qu'on a consentie il y a quelques années pour le pont, vous a également fait du tort?

M. MAGEE: La subvention au pont peut avoir eu virtuellement des effets, mais nous ne nous en sommes jamais plaints. Si vous vous souvenez bien, les Associations des camionneurs du Canada ne sont jamais venues vous trouver lorsque vous avez accordé cette subvention. Nous n'avons jamais exprimé d'opinion pour ou contre la subvention au pont.

M. CHEVRIER: Dans ce cas, qu'avez-vous pensé quand le prix de transport des marchandises en partance des provinces Maritimes a été porté de 20 à 30 p. 100.

M. MAGEE: L'augmentation de la subvention, ou la réduction à 30 p. 100 du prix du transport interprovincial en direction de l'Ouest



nous a poussées à étudier toute la situation des transports, dans les Maritimes, vu qu'elle atteignait notre industrie, surtout parce que le gouvernement de l'époque a annoncé au moment où la réduction subventionnée des taux est devenue plus importante, qu'on allait enquêter sur les problèmes des transports dans les Maritimes. Il nous fallait évidemment décider quelle était notre attitude au sujet de la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Nous avons conclu que cette loi et les réductions de prix accordées en vertu de cette loi resteraient en vigueur et que nous devions donc étudier les autres mesures qu'on pourrait prendre pour équilibrer la concurrence, aux termes de la loi, entre les chemins de fer et les entreprises de camionnage.

Le six de ce mois, nous avons soumis au comité interministériel d'enquête sur les transports dans les Maritimes un mémoire dans lequel nous demandons que l'on étende la portée de la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes afin qu'elle s'applique également à l'industrie du camionnage des Maritimes.

M. CHEVRIER: A qui avez-vous soumis ce mémoire?

M. MAGEE: Au comité interministériel d'enquête sur les transports dans les Maritimes.

M. CHEVRIER: Est-ce un organisme fédéral?

M. MAGEE: Oui, nous avons adressé notre mémoire à M. Baldwin.

M. FISHER: Est-ce le comité dont M. Brooks fait partie?

M. MAGEE: Je le crois.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Que font les entreprises de camionnage par rapport au transport des produits agricoles? Est-ce qu'on peut transporter des céréales par camion? Les camionneurs transportent-ils des produits agricoles?

M. MAGEE: J'ai répondu à cette question hier et j'ai cité des chiffres qui, provenant du Bureau fédéral de la statistique, découlaient d'une estimation nationale du voiturage motorisé, faite en 1957.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Pour les petits parcours.

M. MAGEE: J'ai cité l'exemple de transports qui rapportent un revenu brut de \$71,958,000. J'ai fait remarquer que le revenu brut de toutes les entreprises de camionnage a été de \$380,759,000 en 1957. Ceci n'est donc qu'un simple échantillon. A la page 30 de son rapport, le Bureau fédéral de la statistique comprend la farine, les fruits, les céréales, les dérivés des céréales, les betteraves à sucre, les légumes et d'autres denrées agricoles. Nous en avons transporté 108,848,000 tonnes-mille nettes en 1957, et la distance parcourue en moyenne a été de 598.1 milles. C'est là évidemment une moyenne; par conséquent, certains trajets ont été plus longs et d'autres plus courts.

L'industrie du camionnage contribue au transport des produits agricole d'une autre façon dont j'aurais dû vous parler hier mais que je n'ai pas mentionné. Il s'agit du transport des animaux et des produits animaux. En ce qui concerne le camionnage, le Bureau fédéral de la statistique comprend dans cette catégorie les animaux, la volaille vivante, le beurre, le fromage, les oeufs, les bovins, les veaux, les porcs, les viandes



préparées, les produits des salaisons, le poisson, les peaux, le lait et la crème, la laine et autre produits animaux.

Les entreprises de camionnage ont transporté 132,838,000 tonnes-milles nettes de marchandises de ce genre en 1957, le trajet moyen par tonne étant de 684.7 milles.

M. HORNER (*Acadia*) : Si, comme vous le dites, le trajet moyen est de 500 milles, les camions ne vont guère plus loin que l'Ontario. Quand on songe qu'il faut six wagons couverts pour transporter un million de boisseaux de blé et que le Canada a exporté plus de 300 millions de boisseaux l'année dernière, votre contribution au transport des céréales est infime, il me semble. A mon avis, vos chiffres ne tiennent pas debout.

M. MAGEE : Notre industrie n'existe pas depuis de 100 ans. Il se passe des choses remarquables dans le domaine du voiturage motorisé. Il y a une route directe aux Etats-Unis, (elle est divisée en quatre voies et la circulation s'y fait à sens unique dans les deux directions) que les camions à remorque ont le droit d'emprunter. On a demandé à tous les automobilistes qui circulent sur cette route s'il y avait quelque chose de changé depuis quelques semaines, depuis que les camions empruntent cette route. Ils ont tous répondu que non. Or les camions qui circulent sur cette route ont beaucoup plus de remorques; ils en détachent une lorsqu'ils arrivent au bout de la route directe.

Je répète qu'il y a toujours du neuf en ce concerne le voiturage motorisé et nous ne savons pas ce qui va se passer dans l'avenir. Il y a 15 ans, le camionnage n'aurait sans doute pas pu aider dans la même mesure à transporter les multiples produits de la ferme, mais maintenant nous pouvons le faire et notre industrie se développe sans cesse.

M. CHEVRIER : Pourrions-nous savoir quels sont les membres de ce comité interministériel dont vous avez parlé?

M. HEES : Il y a quatre membres attitrés qui représentent trois ministères : le sous-ministre des Transports, M. Baldwin; le directeur du service de l'économique du ministère des Transports, M. George Scott; M. Bryce, greffier du Conseil privé, qui représente le bureau du Conseil privé; et M. Ken Taylor, sous-ministre des Finances. Ce sont les quatre membres attitrés.

Ensuite il y a des membres spéciaux auxquels on fait appel lorsqu'il y a des questions qui concernent leur ministère.

M. CHEVRIER : Certains ministres, sans doute?

M. HEES : Non. C'est un comité interministériel; ce n'est pas un comité de ministres.

M. CHEVRIER : Alors, pourrais-je demander à M. Magee s'il s'est adressé au comité interministériel au sujet de l'augmentation des prix de transport des marchandises en partance des Maritimes, au sujet de la subvention au tarif-marchandises dans les provinces Maritimes? A-t-il adressé des observations au comité interministériel au sujet de cette subvention?

M. MAGEE : Non, monsieur. Si cette subvention s'était appliquée aux taux concurrentiels et aux taxes convenues des chemins de fer, nous aurions demandé au gouvernement d'appliquer aussi cette subvention aux entreprises de camionnage.



M. CHEVRIER: Est-ce uniquement pour cette raison que vous n'avez demandé ni au comité interministériel ni au présent Comité qu'on vous permette de bénéficier de cette subvention.

M. MAGEE: Oui, monsieur.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce que le camionnage effectué, mettons, par les laiteries et les coopératives agricoles ayant leurs propres camions, est compris dans le chiffre que vous nous avez cité à propos du transport des produits agricoles? Ce camionnage est-il compris dans ce chiffre?

M. MAGEE: Non, seulement le transport des produits effectués pour des clients. Les chiffres que je vous ai cités se rapportent au transport effectué par des camions en location.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le transport que les camions font uniquement pour leur propre compte n'est pas compris?

M. MAGEE: Non. Sous la rubrique "en location", le Bureau fédéral de la statistique donne le revenu global provenant du transport des denrées; par conséquent, il s'agit là uniquement du transport commercial. Celui que les laiteries, par exemple, effectuent pour leur propre compte n'est pas compris.

M. FISHER: En somme, monsieur Magee, le mémoire que vous êtes venu présenter est fondé sur le principe de la libre concurrence.

M. MAGEE: Oui, monsieur.

M. FISHER: C'est un principe qui plaît sans doute à la plupart, mais non pas à l'ensemble, des membres de notre Comité. Vous avez fait des observations au comité interministériel en vue d'obtenir peut-être une subvention, ce qui contredit votre thèse principale. Est-ce que cela veut dire que vous avez changé de ligne de conduite et que vos principes ne sont plus les mêmes?

M. MAGEE: Non, monsieur. La subvention prévue dans la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne ressemble en rien à celle dont il est question dans la mesure à l'étude. Cette autre disposition qui est en vigueur depuis 1927 s'applique aux taux de concurrence des chemins de fer. Or, je prétends que si, à cause de la concurrence dans les Maritimes, les chemins de fer sont obligés de réduire leurs taux et de les baisser jusqu'à 20 p. 100 au-dessous du tarif normal et ensuite de les réduire encore davantage à cause de la concurrence, soit encore plus bas que ne l'exige la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, ils bénéficieraient d'une subvention pour ce genre de transport même si, du fait qu'il existe une concurrence, une telle subvention n'était pas nécessaire.

Depuis 1927, on a dépensé 200 millions de dollars, autrement dit une somme très importante, pour subventionner les taux des chemins de fer dans les Maritimes. Nous avons essayé de démontrer à quel point l'industrie du camionnage des Maritimes, qui ne s'est pas développée au même Rythme que les autres industries du Canada, a ressenti les effets de cette mesure. Nous estimons qu'il nous faut voir les choses en face et qu'il est bien peu probable qu'on supprime cette subvention, d'ailleurs ce ne serait put-être pas dans l'intérêt du public de le faire. Il s'agit donc, comme nous l'avons dit, de placer les deux systèmes de transport des marchandises des provinces Maritimes sur un pied d'égalité. Ceci



est extrêmement à faire pour les transports à longue distance, car c'est là que le camionnage rencontre le plus de difficultés. Il a déjà été question des transports à longue distance. Si on se propose de subventionner les taux de transport des marchandises pour les longs parcours, nous estimons qu'il y a d'autant plus de raison de tenir compte de l'industrie du camionnage. Nous ne voyons pas du tout pourquoi les expéditeurs qui se servent des chemins de fer seraient les seuls à en bénéficier.

M. FISHER: Vous estimez que du fait que les taux de transport des marchandises dans les Maritimes continuent d'être subventionnés, vous devez vous rendre à l'évidence et tâcher d'en obtenir autant?

M. MAGEE: Exactement.

M. FISHER: En somme, vous ne revenez pas sur vos principes fondamentaux, mais vous vous rendez simplement compte de la réalité.

M. MAGEE: Exactement.

M. FISHER: Selon votre principe fondamental, vous estimez que si on cessait de subventionner les taux de transport dans les Maritimes, les taux baisseraient éventuellement grâce à la concurrence active qu'il y aurait entre les chemins de fer et les entreprises de camionnage?

M. MAGEE: Oui. A mon avis, tant que les deux systèmes de transport seront en concurrence, les taux n'augmenteront pas.

M. FISHER: Vous vous souviendrez sans doute que le ministre à admis hier qu'il y avait un rapport plus ou moins direct entre la subvention et l'augmentation de salaires accordée aux employés des chemins de fer l'automne dernier. Or, votre groupement qui traite avec les syndicats doit également envisager cette possibilité. Comment comptez-vous régler cette question, je veux dire par rapport à la main d'oeuvre?

M. MAGEE: Cette question nous préoccupe énormément car, dans certains cas, les augmentations des taux de transport par camion qui ont suivi la hausse de 17 p. 100 provenaient directement des ententes sur les salaires qui venaient d'être conclues avec les syndicats des camionneurs. C'est le syndicat auquel nous avons affaire. Tous ceux qui sont un peu au courant de ces questions savent qu'il n'est pas facile de traiter avec ce syndicat. C'est là, à notre avis, un des aspects les plus sérieux du problème: notre main-d'oeuvre s'attend que les salaires augmentent de nouveau et que les conditions de travail deviennent encore meilleures. Par conséquent, notre régime de taux s'en ressentira inévitablement.

Nous ne traitons pas avec ces syndicats en tant que groupement national. Notre situation par rapport à la main-d'oeuvre n'est pas du tout la même que celle des chemins de fer. Nous traitons avec les syndicats locaux dans différentes villes à travers le pays; le chef du syndicat local, mettons de Vancouver ou de Winnipeg, ne s'intéresse pas le moins du monde aux problèmes que nous pouvons avoir par rapport aux subventions ou à la concurrence que nous font les chemins de fer.

M. FISHER: Est-ce que vous trouvez c'est un avantage pour les chemins de fer de pouvoir avoir d'un bout à l'autre du pays, un seul organisme de négociation en ce qui concerne les employés?

M. MAGEE: Je n'ai pas cherché à démontrer si c'est un avantage ou désavantage. Je ne m'y connais pas assez bien en matière de questions



ouvrières pour faire des commentaires à ce sujet. J'ai voulu simplement vous faire comprendre que notre situation n'est pas la même que la leur. Nous ne traitons pas avec un seul syndicat d'un bout à l'autre du pays.

Dans notre industrie, les questions des salaires qui intéressent toute l'industrie ne sont pas réglées avec un seul organisme. Nous nous butons contre un obstacle, soit que les entreprises de camionnage ne peuvent absolument pas augmenter davantage leurs taux parce que ceux de leurs concurrents n'augmentent pas.

M. FISHER: On vous a demandé de faire des recommandations précises au sujet de cette subvention et de nous dire ce que vous en pensez. Si nous reconnaissons que cette subvention a pour cause l'augmentation de salaires accordée aux employés des chemins de fer, avez-vous des recommandations à faire à cet égard, c'est-à-dire au sujet des salaires payés par les chemins de fer et la position de la main-d'oeuvre relativement à la permanence et au maintien des subventions?

M. MAGEE: Il s'agit en ce moment d'une subvention provisoire qu'on accorderait pour une année. D'après la mesure actuelle, elle ne durera qu'une année. On prévoit, toutefois, que si la Commission royale peut présenter son rapport, à temps, elle aura examiné s'il y a lieu de maintenir cette subvention, de la prolonger ou de la supprimer.

M. FISHER: Il se peut que les négociations à l'échelle nationale persistent pendant un an ou deux et que les salaires des employés des chemins de fer continuent d'augmenter. Si ce problème a tant d'importance, comment doit-il être réglé, à votre avis?

M. MAGEE: Les chemins de fer pourraient le régler de deux façons, comme nous l'avons fait. Tout d'abord les progrès techniques devraient leur permettre de réduire leurs frais. Comme je l'ai dit hier, ils ont fait beaucoup de progrès. Je ne veux pas me faire le protecteur des chemins de fer, mais depuis cinq ans ils ont considérablement amélioré leur exploitation. La concurrence devient beaucoup plus âpre. Ils ont pris des mesures pour réduire leurs frais. C'est là un des moyens qu'ils peuvent employer pour combler le déficit et c'est une des solutions qui nous vient à l'esprit par rapport aux augmentations des salaires. Ensuite, ils pourraient augmenter leurs taux.

M. FISHER: Hier, lorsque vous avez répondu aux revendications de M. Chawn, vous n'avez pas donné assez de détails, à mon avis. Si on compare les tableaux huit et neuf qui montrent le pourcentage total des frais d'entretien des voies, on constate que ceux des chemins de fer se sont chiffrés à 20 p. 100 tandis que ceux des entreprises de camionnage n'ont atteint que 6.9 p. 100 seulement. En somme, ces chiffres indiquent clairement que les chemins de fer ont des frais beaucoup plus considérables sous ce rapport. Vu l'attitude que vous adoptez vis-à-vis des subventions, il me semble que cela affaiblit beaucoup vos arguments.

Que pensez-vous de la subvention que, selon certains, vous recevez du fait que vos camions circulent sur les grandes routes et les routes directes?

M. MAGEE: Tout d'abord, je n'ai pas le rapport sous les yeux, mais les chemins de fer sont malheureusement obligés de circuler sur des voies fixes que nul autre moyen de transport ne peut emprunter.



Quant à nous, nous avons la chance de pouvoir circuler plus librement sur d'autres genres de voies, tout comme les avions et les bateaux. Même s'il n'y avait pas de camions, la plupart des routes que nous empruntons serviraient aux automobilistes. Mais, en ce qui concerne l'emploi que nous en faisons, il n'est que juste que nous payions notre juste part; d'ailleurs, je crois que tous les gouvernements provinciaux s'assurent que nous la payons.

Les provinces sont toujours en train de revoir et de modifier les taxes qu'elles font aux camionneurs. Je crois que chaque province fait bien attention de nous faire payer notre juste part pour l'utilisation de ses routes principales.

M. FISHER: Les chemins de fer ont en quelque sorte un supplément de frais fixes. Ne croyez-vous pas, par conséquent, que leur position par rapport au trésor public et au public même diffère de celle des entreprises de camionnage?

M. MAGEE: Non, monsieur. Je crois pas que l'on puisse ainsi s'arrêter à une caractéristique d'exploitation d'un moyen de transport et la comparer avec un autre. Il faut voir les choses dans leur ensemble. Par exemple, si les chemins de fer expédient 50 ou 60 wagons de marchandises, ceux-ci sont accrochés à une seule locomotive et le personnel du train se compose de quatre ou cinq hommes.

Or, à moins que nous ne fassions du remorquage rail-route, et il y a bien des routes au Canada où cela est impossible, où nous nous ne pourrions jamais le faire, nous devons, pour donner le genre de service que nous avons l'habitude de fournir, soit un service personnel, rapide, allant de porte à porte, utiliser un camion et un conducteur pour chaque chargement expédié. De sorte que si les frais d'exploitation d'un système de transport déterminé peuvent paraître très peu favorables, comme c'est le cas lorsqu'on fait une comparaison entre les chemins de fer et les entreprises de camionnage, les frais d'un autre système peuvent être tout aussi défavorables.

M. FISHER: Je n'ai pas d'autres questions à poser. Je vous félicite de votre exposé. Il y a bien des points sur lesquels je ne suis pas d'accord, mais vous savez très peu présenter les choses.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'ai une question à poser au sujet des tableaux qu'on nous a soumis. A la page 10, il y a un tableau qui montre le revenu moyen par tonne-mille et il y en a un autre à la page 22. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi le pourcentage d'augmentation du revenu moyen par tonne-mille donné à la page 10 est inférieur à celui de la page 22?

M. MAGEE: Je demanderai à M. Montague de vous répondre.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

M. George MONTAGNE (*secrétaire et avocat-conseil des Applied Economic Research Associates*): Avant d'entrer dans les détails, je tiens à vous signaler, du fait que cette question constitue l'objet principal de notre mémoire, que les chiffres que nous avons donnés dans l'analyse des bordereaux d'expédition ne doivent pas être considérés comme des chiffres définitifs.

Vous voudrez bien vous rappeler qu'en ce qui nous concerne, l'analyse des bordereaux d'expédition indiquent simplement les tendances et



permet de faire des comparaisons. Par conséquent les chiffres définitifs, les chiffres que nous donnons, il ne faudrait pas les citer comme étant ceux du revenu par tonne-mille des chemins de fer. En d'autres termes, il ne faudrait pas vous servir de nos chiffres pour juger de la situation. Les seuls chiffres absolus contenus dans notre mémoire sont ceux du tableau 10, parce qu'ils proviennent du Bureau fédéral de la statistique.

Le tableau 1 de la page 10 montre le revenu réel des chemins de fer. Tous les autres chiffres que nous donnons dans ces tableaux proviennent de l'analyse des bordereaux d'expédition et ne peuvent être vraiment utiles que si l'on veut faire des comparaisons. Par conséquent, je crois que le tableau le plus important. . . mais si vous voulez bien je vais vous donner un exemple, nous avons le tableau n° 8 et le tableau n° 4.

Au tableau 4 il y a des chiffres séparés qui indiquent la composition des taux des chemins de fer. Hier on m'a passé un mot à ce sujet. On m'y demandait si on pouvait se fier aux chiffres que nous indiquions. J'ai essayé d'expliquer qu'il ne fallait s'en servir que pour établir une comparaison entre des situations semblables. Ces chiffres ne sont pas absolus. Il ne faudrait pas affirmer que, d'après les chiffres cités par les Associations des camionneurs du Canada, le revenu par tonne-mille des chemins de fer est de tant.

Ensuite il y a le tableau 8 qui se trouve presque à la fin du mémoire. Je crois que ce tableau peut être utile, car il montre simplement le pourcentage de l'augmentation et de la diminution. Nous y faisons la comparaison entre des situations semblables. Nous y montrons comment les taux des chemins de fer varient d'une année à l'autre en nous fondant sur les mêmes hypothèses. Qu'on veuille bien ne pas considérer nos chiffres comme des chiffres absolus. Les seuls qui le soient, sont ceux du premier tableau dont vous avez parlé.

M. HORNER (*Jasper-Edson*) : Je ne suis pas du tout d'accord avec la comparaison que vous faites entre les tonnes-milles. Dans votre mémoire vous n'indiquez nulle part le pourcentage d'augmentation des deux catégories qui nous intéressent, l'augmentation des taux de catégorie et des produits désignés. Vous y donnez bien l'augmentation du revenu provenant de ces deux catégories, mais vous ne montrez pas l'augmentation proportionnelle des taux. Avez-vous ces chiffres.

M. MAGEE : Nous indiquons la courbe que tous les taux ont suivie pendant les dix années qui viennent de s'écouler, mais nous ne donnons pas le détail par catégorie. Si on se met à calculer les taux par catégorie et si on suppose ensuite que la subvention doit sans doute s'appliquer à l'une ou l'autre d'entre-elles, on est encore une fois obligé de se demander pourquoi les expéditeurs qui se servent d'un certain mode de transport au Canada bénéficient d'une subvention tandis que ceux qui se servent d'autres moyens n'ont pas cet avantage.

M. HORNER : (*Jasper-Edson*) : Quand vous dites que les taux de transport des marchandises au Canada n'ont augmenté que de 57 p. 100, alors qu'ils auraient pu atteindre 157 p. 100 ou quelque chose de semblable, cela donne une fausse impression. Nous sommes d'accord avec les taxes convenues et les taux de concurrence. Evidemment, nous n'estimons pas qu'ils aient augmenté dans la même mesure. Mais, en ce qui concerne les taux de catégorie et les taux des produits désignés, nous estimons, dans l'ouest du Canada, qu'ils ont pour ainsi dire atteint un



maximum et que les centres agricoles en ressentent les effets.

Je vous ferais remarquer que, dans l'Ouest, cette augmentation des taux de concurrence et des taxes convenues retombe surtout sur les entreprises industrielles et que les agriculteurs ne s'en ressentent pas du tout ou, du moins, ils n'en subissent les effets que dans une très faible mesure. Par conséquent, dans l'Ouest du Canada, c'est notre économie agricole qui a dû supporter tout le fardeau de l'accroissement considérable des taux au cours des dix dernières années. C'est là un point dont vous ne tenez nullement compte dans votre mémoire.

M. E. G. CHARNOCK (*président du Comité Mixte des transports de Port-Arthur et de Fort-William*) : Monsieur le président, je suis président du comité mixte des transports de Port-Arthur et de Fort-William. Puis-je poser une question ?

Le VICE-PRÉSIDENT : Nous ne pouvons permettre aux témoins de poser des questions avant d'être appelés, monsieur.

M. CHARNOCK : Certaines des déclarations faites ici auraient besoin d'être rectifiées.

Le VICE-PRÉSIDENT : Vous avez l'occasion de le faire plus tard, monsieur Charnock.

M. HORNER (*Acadia*) : Je reconnais qu'il faut maintenir la concurrence, mais il y a un ou deux facteurs dont il faut tenir compte. Il ne faut pas oublier, tout d'abord que, dans l'Ouest du Canada surtout, beaucoup de centres ont été établis par les chemins de fer et que ces derniers tiennent sans doute à les desservir. J'ai vu des cas où des entreprises de camionnage desservaient certains petits centres pendant un mois ou deux, tant que cela leur rapportait, et qui disparaissaient ensuite, de sorte que les gens étaient obligés de se servir de nouveau des chemins de fer.

C'est heureux que les chemins de fer soient là et que les intéressés puissent s'en servir pendant les mois d'hiver quand les camions, qui, eux, ne travaillent que pendant l'été, ne vont plus dans ses endroits.

Puisque les chemins de fer doivent desservir ces centres, ils ont peut-être bien droit à certains égards. Ils sont obligés de desservir beaucoup de petits centres tandis que les entreprises de camionnage n'ont aucune obligation à cet égard.

M. MAGEE : Je sais que les chemins de fer sont obligés d'effectuer ce service, mais je crois qu'il existe bien peu de centres au Canada où les services de camionnage soient insuffisants, où, lorsqu'une entreprise de camionnage fait défaut, il n'y ait pas un concurrent pour prendre sa place, de sorte que les gens de l'endroit sont toujours sûrs de pouvoir expédier leurs marchandises par route.

M. HORNER (*Acadia*) : Il y en a pas mal dans l'Ouest, surtout en hiver quand les routes sont bloquées.

M. MAGEE : Si nous pouvons faire déblayer les routes, nos camions se rendent à ces endroits.

M. HORNER (*Acadia*) : Dans mon coin du pays, j'ai vu des endroits où, en hiver, les camions ne pouvaient circuler pendant deux mois parce que les routes étaient encombrées de neige et qu'il était impossible de les faire déblayer.



M. MAGEE: Dans la province de Québec, avant que le gouvernement provincial ait organisé un service de déblayage, nous dégagions les routes nous-mêmes afin que nos camions puissent continuer de circuler. Vous avez sans doute entendu dire que les camions ne circulent que lorsqu'il fait beau et ne sortent pas par mauvais temps. N'empêche que nous avons dégagé les routes.

M. HORNER (*Acadia*): C'est la première fois que j'entends parler.

M. PAYNE: D'après l'exposé que vous avez fait devant notre Comité, vous prétendez que vous contribuez de façon équitable aux frais d'entretien des routes que vous empruntez. Or, pour autant que je sache, d'après les observations qui ont été soumises à au moins deux gouvernements provinciaux, ceux de la Colombie-Britannique et de l'Alberta, le revenu que le camionnage rapporte aux trésors provinciaux provient de la taxe sur l'essence et des droits de circulation, mais ils n'en récupèrent rien pour les frais de remplacement et encore bien moins pour les frais d'immobilisation. Le revenu que les trésors provinciaux obtiennent du camionnage provient de la taxe sur l'essence et des droits de circulation et ne couvre pas la dégradation et les frais de remplacement, et encore bien moins les frais d'immobilisation. Les renseignements qui ont été fournis aux services routiers des ministères provinciaux depuis quatorze ans indiquent bien qu'il en est ainsi. Comment justifiez-vous votre revendication? Pouvez-vous nous citer des faits et des chiffres qui démontrent que vous payez réellement votre part des frais de voirie? Il y a des associations d'automobilistes qui prétendent qu'en réalité vous êtes subventionnés par les provinces.

M. MAGEE: Je ne connais aucune association d'automobilistes canadienne qui prétende que nous ne payons pas notre juste part. Je me trompe peut-être, mais je ne connais aucune association d'automobilistes canadienne qui prétende que nous ne payons pas notre part de taxes.

M. KENNEDY: Vous devriez probablement vérifier les observations que certaines associations font aux autorités provinciales à cet égard.

M. MAGEE: Vraiment? Comme vous le savez, les taxes vont être modifiées en Colombie-Britannique et on les a modifiées tout dernièrement dans l'Ontario. Comme je l'ai dit, les autorités provinciales étudient sans cesse ces questions et, quand elles estiment qu'il y a lieu d'augmenter les taxes, elles les augmentent effectivement.

M. KENNEDY: Ne pourriez-vous pas nous citer des chiffres à l'appui de votre argument?

M. MAGEE: Je pourrais obtenir des chiffres qui justifieraient mon argument; mais il me faudrait le faire pour les dix provinces, car il s'agit de taxes provinciales. Cela vous ferait perdre beaucoup de temps.

M. KENNEDY: Je demande qu'on nous présente ces chiffres à l'appui de cette thèse et que M. Magee ait l'obligeance de nous les faire connaître.

M. MAGEE: Nous pourrions certainement vous obtenir ces données, mais il nous faudra un peu de temps pour vous les présenter sous la forme que vous désirez. En tout cas nous les préparerons avec plaisir. Soit dit entre parenthèses, nous croyons bien que la Commission royale s'occupera de cette question et nous voulons avoir toutes les données en mains afin de justifier la position que nous prenons à cet égard, mais nous n'estimons pas que ce problème ait un rapport avec le genre de subvention prévu dans le bill.



Comme je vous l'ai expliqué hier, la subvention dont il est question en ce moment est accordée aux chemins de fer pour la superstructure de leurs voies et, à ce propos, toute revendication qu'il peut avoir dans l'une ou l'autre province,—il n'y en a certainement pas dans toutes les provinces du Canada,—porte sur les concessions de terrains, les subventions en espèces, les garanties d'obligations, les droits miniers et autres dons faits aux chemins de fer pour leur permettre de construire leurs voies à travers le pays.

M. KENNEDY: Est-ce que votre organisme a essayé de comparer l'apport global que votre industrie fournit aux gouvernements provinciaux et fédéral sous forme d'impôts, péages, de droits et autres redevances avec le montant total dépensé pour l'entretien des chemins de fer, ou plutôt des voies ferrées, la direction de la circulation et les immobilisations?

M. MAGEE: Non, nous n'avons pas fait cette comparaison. Ceci ne se rapporte pas non plus au problème en question, car ces dépenses ne représentent qu'une partie des frais des chemins de fer. Si les chemins de fer ont des services de voyageurs et des services autres que celui des marchandises, je ne vois pas comment l'effet des dispositions dont vous parlez sur ces genres de transport peut être pris en considération quand on analyse la situation.

M. KENNEDY: Votre association ne comprend pas les entreprises qui transportent des voyageurs?

M. MAGEE: Non, monsieur, seulement celles qui transportent des marchandises.

C. CHOWN: Je voudrais revenir à la question des relations ouvrières. Voulez-vous me dire tout d'abord qui négocie les contrats de votre syndicat ouvrier et si vos associations de camionneurs s'en occupent dans les provinces? Avez-vous dit que vos négociations ne se rapportaient pas à l'ensemble du pays, ce qui laisse supposer que les taux des salaires varient d'une province à l'autre?

M. MAGEE: Oui, monsieur. Il y a certainement des écarts d'une province à l'autre. Même les ententes portant sur l'utilisation des routes principales des différentes municipalités peuvent varier d'un endroit à l'autre. Dans les provinces fortement syndicalisées, les négociations avec le syndicat des camionneurs sont habituellement menées par un comité, ou plutôt par un bureau d'entrepreneurs de camionnage; le conseil d'administration traite avec le syndicat au nom de tous les camionneurs et signe le contrat collectif. Il y a, par exemple, un bureau des relations industrielles des transports motorisés, dont le personnel travaille à plein temps, qui est attaché à l'Association des transports motorisés de l'Ontario. M. Goodman pourrait vous en expliquer le fonctionnement.

C'est ce bureau qui traite avec le syndicat des camionneurs au nom des nombreux chauffeurs de camions en location de l'Ontario.

M. CHOWN: Est-ce que vous allez recommander au cabinet, au nom de votre industrie, de donner certaines instructions déterminées à la commission royale?

M. MAGEE: Non monsieur. Nous n'avons pas l'intention de faire des recommandations au cabinet concernant les attributions de la commission royale; mais, quelles que soient les instructions qu'on lui donne, nous allons faire tout notre possible pour l'aider dans ses enquêtes.

M. CHOWN: Est-ce que cela n'aidait pas le Cabinet si vous lui faisiez des recommandations à cet égard?



M. MAGEE: Nous estimons que se serait un peu trop présomptueux de la part d'un organisme privé de faire des recommandations au sujet des instructions à donner à une commission royale d'enquête.

M. CHOWN: Si je vous en parle, c'est simplement parce que le cabinet connaît à fond les questions qui se rapportent aux chemins de fer mais n'est peut-être pas parfaitement au courant de celles qui ont trait à votre industrie, du fait que vous n'avez jamais été associés à une agence gouvernementale telle que la Commission des transports. C'est pourquoi j'ai pensé que vous pourriez lui faire des recommandations à cet égard sans paraître présomptueux.

M. MAGEE: Oui, je vois ce que vous voulez dire. Mais en vérité, même s'il n'est pas précisément question de camionnage dans les instructions que l'on donne aux commissions d'enquête, nous nous y trouvons inévitablement mêlés à cause de quelque chose qui a été dit. L'expérience que nous avons eue avec la commission Turgeon en fournit un exemple.

A la fin de 1958, quand on a annoncé qu'il y aurait une commission d'enquête, mais avant qu'on ait révélé les noms des membres, nous avons décidé que les Associations des camionneurs du Canada prendraient part à l'enquête et feraient tout leur possible pour collaborer avec la commission. Quand nous avons appris qu'il n'était pas question de camionnage dans les instructions données à la commission,—et c'est le gouvernement qui nous l'a fait savoir à l'époque,—nous avons conclu qu'il n'y serait pas question de notre industrie.

Toutefois, aux audiences régionales que la commission royale a tenues à travers le pays pendant l'été de 1949, il était question la moitié du temps de l'industrie du camionnage. Par conséquent, à partir du moment où les audiences définitives ont commencé c'est à dire en novembre, jusqu'en mai 1951, quand la dernière audience a été tenue, nous y étions représentés par un avocat-conseil. D'après cette expérience nous avons l'intention de nous faire représenter dès le premier jour de l'enquête dont il est question en ce moment.

M. McPHILLIPS: S'il est question d'accorder une subvention dans ce projet de loi, c'est évidemment à cause de l'augmentation de 17 p. 100 accordée en vue de pourvoir aux salaires. Or, les employés des chemins de fer qui ont reçu une augmentation sont ceux qui travaillent sur les trains de voyageurs et sur lesquels les compagnies perdent de l'argent. Votre industrie n'a pas le désavantage de subir de perte, vous ne transporter pas de voyageurs.

M. MAGEE: C'est exact. S'il y a des services de voyageurs qui fonctionnent à perte, la commission royale étudiera certainement la situation et fera des recommandations à cet égard.

M. CHEVRIER: La discussion au sujet de votre mémoire et du principe que vous énoncez ne repose-t-elle pas en grande partie sur le fait que les chemins de fer sont assujettis au contrôle exercé par un organisme comme la Commission des transports, tandis que votre industrie n'est pas assujettie à un organisme semblable de réglementation? S'il y a des difficultés par rapport à la concurrence offerte par les chemins de fer, d'une part, et les entreprises de camionnage, de l'autre, n'est-ce pas en grande partie parce qu'un de ces systèmes de transport est libre de contrôle tandis que l'autre subit un contrôle rigoureux?

M. MAGEE: Je veux vous répondre aussi franchement que possible. Je suis lié dans une certaine mesure parce qu'en principe, notre association préfère que ce soit les commissions provinciales qui exercent un contrôle.



En ce qui concerne les services des chemins de fer qui nous font concurrence, nous estimons qu'ils ne sont pas nullement soumis à un contrôle rigoureux, que les entraves et les restrictions qu'invoquent les chemins de fer n'existent pas pour ce qui en est de leur capacité de concurrencer les entreprises de camionnage au jour le jour et c'est justement ce que la Commission des transports a admis, soit que les chemins de fer doivent pouvoir concurrencer les entreprises de camionnage au jour le jour.

Au cours des témoignages, les chemins de fer ont reconnu qu'ils pouvaient, le cas échéant, établir des taux qui faisaient concurrence à ceux des camionneurs tout simplement par téléphone. Si les entreprises de camionnage trouvent un nouveau moyen de leur faire concurrence, les chemins de fer peuvent agir sur-le-champ, sans passer par la commission, et ne doivent déposer les taux de concurrence que dans un délai de trois jours, je crois. En tout cas, ils peuvent agir immédiatement pour affronter la concurrence que nous leur offrons tant pour les taux de concurrence que pour les taxes convenues.

M. CHEVRIER: Pour la plupart, nous comprenons certes votre situation; mais comment pouvons-nous vous aider si votre industrie n'est pas soumise, au moins dans une certaine mesure, au contrôle du gouvernement fédéral, ce qui, pour le moment, n'est pas le cas.

M. MAGEE: C'est exact, le gouvernement fédéral n'exerce aucun contrôle sur l'industrie du camionnage; mais, en dehors des provinces, notre industrie est néanmoins soumise à un contrôle en vertu des lois fédérales.

Sous le régime de la Loi de 1944 sur le transport par véhicule à moteur, le parlement veut qu'en dehors des provinces le camionnage soit soumis aux commissions provinciales qui, en réalité agissent en tant qu'agents du gouvernement fédéral.

M. CHEVRIER: A vrai dire, cette loi attribue des pouvoirs au gouvernement fédéral simplement en ce qui concerne le camionnage interprovincial et international; mais il n'y a pas d'organisme qui puisse à la fois exercer un contrôle sur les chemins de fer et sur les entreprises de camionnage. Par conséquent, puisque vous ne tombez pas sous le coup des lois fédérales, comment voulez-vous que nous vous aidions?

M. MAGEE: Nous sommes en dehors de la portée des règlements, mais non de la compétence fédérale.

M. CHEVRIER: Je ne me suis peut-être pas expliqué assez clairement. Mettons que vous ne tombez pas sous le contrôle du gouvernement fédéral.

M. MAGEE: D'accord.

M. CHEVRIER: Comment pouvons-nous vous être de quelque utilité dans ces circonstances?

M. MAGEE: Le parlement a décidé que c'est ainsi que ce contrôle doit s'exercer. La compétence, qui est fédérale, a été confirmée par le conseil privé et le Parlement a ensuite décidé que ce contrôle serait exercé par des commissions provinciales. Or, quand ces commissions exercent un contrôle en dehors des provinces, cela signifie qu'au point de vue juridique ils remplissent le rôle de commissions de contrôle fédérales et ils ont autant d'autorité qu'une commission fédérale qui serait établie ici même à Ottawa. Voilà comment notre association est placée si le Parlement continue de dire que ce sont bien les provinces qui doivent exercer ce contrôle et que, de ce fait, même s'il à la juridiction sur une très grande partie de l'industrie du camionnage et s'il en est responsable en droit dans une certaine mesure, il ne peut rien faire pour nous.



M. CHEVRIER: Vos réponses sont très habiles. Permettez-moi d'ajouter ceci. Ne croyez-vous pas que pour recevoir l'aide que vous demandez, en somme il faudrait que vous soyez soumis à l'autorité de la Commission des transports?

M. MAGEE: Ce que nous demandons en réalité, monsieur Chevrier,— et nous ne nous faisons aucune illusion, nous savons très bien que les choses ne se passeront pas ainsi,—c'est que ce projet de loi ne soit pas adopté. Nous ne demandons pas à bénéficier de cette subvention.

M. CHEVRIER: Vous avez autant de chances de réussir que nous de passer de l'autre côté de la Chambre.

M. FISHER: Pour en revenir au point que M. Chevrier a soulevé, vous parlez dans votre mémoire de certaines tendances qui se sont manifestées. Pour citer un exemple, il y a 25 ou 30 ans, les compagnies d'assurance du Canada voulaient que les règlements se rapportent aux assurances soient soumis à la juridiction provinciale. Or, à l'heure actuelle, la plupart de ces compagnies veulent être soumises à la juridiction fédérale. Ne croyez-vous pas qu'à mesure que le camionnage interprovincial s'étendra et que ce genre de transport fera davantage partie de vos affaires, vous vous trouverez précisément dans la situation dont M. Chevrier a parlé et que la juridiction fédérale sera de loin la plus importante en ce qui vous concerne?

M. MAGEE: Il n'y a aucun doute que de nombreux entrepreneurs de camionnage canadiens sont de plus en plus convaincus que le camionnage devrait, de préférence, être réglementé par un organisme fédéral. Toutefois, officiellement, la majorité des entrepreneurs de camionnage, représentés par les Associations de camionneurs du Canada Incorporées, sont encore en faveur du principe de réglementation imposé par la Loi de 1954 sur le transport par véhicule à moteur, même si nous allons sous peu proposer certaines améliorations qu'il y aurait lieu, selon nous, d'apporter à ce genre de réglementation.

M. FISHER: Mais vous admettez qu'une tendance se manifeste à cet égard?

M. MAGEE: Certains entrepreneurs ont tendance à favoriser un contrôle exercé par une commission établie à Ottawa.

M. FISHER: Si vous le permettez j'aimerais poser une question à M. Scott. Est-ce vous, monsieur Scott, qui avez écrit cet article sur la structure des prix de revient de l'industrie du camionnage?

M. George A. SCOTT (*directeur du Service de l'économique, ministère des Transports*): Non, ce n'est pas moi monsieur.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Puis-je poser une question qui est dans le même ordre d'idées que celle de M. Chevrier. Vous avez dit, en parlant du camionnage dans les Maritimes, que la subvention, comme les chiffres l'indiquent, avait fait beaucoup de tort du point de vue de la concurrence dans ces provinces et ensuite, chose qui m'intéresse, qu'on ne pouvait pas avoir tous les avantages et qu'il serait peut-être préférable que la concurrence du camionnage pourrait être souhaitable. Je me demande si nous pourrions approfondir un peu la question à la lumière de ce que vous avez dit ce matin, à savoir que vous admettez qu'il est presque inévitable qu'on subventionne les taux de transport des marchandises dans les Maritimes et que vous avez abordé le sujet avec le comité interministériel.

Je me rends compte que la situation n'est pas tout à fait la même dans les Maritimes que dans le reste du pays sous ce rapport, mais avez-vous l'intention d'essayer tout simplement de bénéficier de ces nouvelles sub-



ventions que vous prévoyez, ou voyez-vous une autre solution au problème qui se pose par rapport à cette région, car vos remarques se contredisent.

M. MAGEE: Si nous recommandions qu'on abroge la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, c'est là une simple supposition, je crois que nous serions très mal vus à l'est de Levis.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je sais que vous exprimez simplement une pensée; mais, s'il n'y avait pas de subvention, que pourrait-on faire à la place? Voulez-vous préciser un peu s'il vous plaît?

M. MAGEE: J'ai peut-être mal compris votre question. Vous parlez, je crois, d'autres mesures que l'on pourrait prendre si, à cause de la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, il existait des inégalités par rapport à la concurrence entre les chemins de fer et les entreprises de camionnage; et vous demandez si nous avons autre chose à proposer que de faire bénéficier les camionneurs de la subvention, afin d'équilibrer la situation?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Exactement. Les industries des provinces Maritimes ont du mal à concurrencer celles du Canada central. C'est un problème qui se pose pour tout le monde.

Mais en ce qui concerne l'industrie du camionnage, que pourrait-on faire, à votre avis; pour améliorer la situation?

M. MAGEE: Comme je comparais ici au nom de l'industrie du camionnage, je dois m'en tenir aux décisions que nous avons prises, soit, de demander qu'on nous permette de bénéficier de la subvention accordée aux taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Nous n'avons pas examiné une autre proposition et, relativement à la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, nous n'avons rien conclu quant aux mesures que nous pourrions proposer pour équilibrer la concurrence entre les chemins de fer et les entreprises de camionnage.

Ce serait trop long de vous répéter tout ce que nous disons dans le mémoire que nous avons soumis au comité interministériel, mais nous n'y avons pas seulement fait valoir que les chemins de fer bénéficient de cette subvention depuis 1927 et que, par conséquent, nous devrions avoir les mêmes avantages. Dans ce mémoire qui est très complet, nous avons essayé de démontrer également qu'en aidant à établir une industrie qui a tout particulièrement besoin du genre de service rendu par le camionnage on aiderait aussi l'économie des provinces Maritimes.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je voudrais revenir à la question des impôts payés par ceux qui utilisent les routes principales et ainsi de suite. Vous avez dit que vous nous fourniriez des renseignements à cet égard. J'aimerais savoir, par rapport à l'ensemble des entreprises de camionnage que se servent des grandes routes, quelle est la proportion des exploitants de camions en location et des autres genres d'entreprises de camionnage. Ensuite, on vous a demandé hier combien d'employés il y avait dans cette industrie et vous avez répondu qu'il y en avait 72,000. J'aimerais savoir combien, sur ce nombre, travaillent dans le camionnage en location.

M. MAGEE: J'ai ici quelques chiffres. Nous avons calculé le nombre de personnes qui travaillent dans le camionnage en location et dans le camionnage interurbain privé, c'est-à-dire celui qui est effectué par des entreprises privées qui transportent leurs propres marchandises et se servent de leurs propres camions. Il y a environ 400,000 employés.



M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : De sorte que, du point de vue de l'utilisation des routes, le camionnage des entreprises privées a beaucoup plus d'importance que celui des entreprises de camionnage en location?

M. MAGEE: Très certainement. Vous vous souviendrez que je vous ai dit hier qu'il y avait 72,000 employés dans l'industrie du camionnage en location. Voici la répartition des camions enregistrés selon le Bureau fédéral de la statistique: 5.6 p. 100 des camions enregistrés appartiennent à des loueurs de camion, 25.8 p. 100 à des entreprises privées faisant du camionnage d'une ville à l'autre, 33.5 p. 100 à des entreprises privées de camionnage urbain et 35.1 p. 100 à des entreprises agricoles.

M. PHILLIPS: On a dit autrefois qu'une route de camionnage directe traversant l'Etat du Main devrait être prolongée jusqu'au marché principal du Canada. Est-ce que la construction d'une telle route qui traverserait le Maine et conduirait directement à Montréal vous mettrait dans une meilleure position vis-à-vis des chemins de fer?

M. MAGEE: On me dit que oui.

M. PHILLIPS: Je veux dire sans que vous receviez une subvention comparable à celle que l'on accorde aux chemins de fer.

M. MAGEE: Je n'ai pas étudié la question. C'est là un point très intéressant et que nous devrions examiner à l'intention de la commission royale.

M. FISHER: D'après les chiffres que vous avez cités à M. Browne, il semble que parmi les camions qui utilisent les grandes routes ceux qui appartiennent à des entreprises de location sont les moins nombreux et, par conséquent, lorsqu'on essaie de déterminer si vous payez bien la part qui vous revient, il faudrait se rappeler que vous ne représentez qu'une petite partie d'un vaste ensemble?

M. MAGEE: En effet.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, il est presque dix heures et demie et je crois que nous devrions ajourner. Nous nous réunirons de nouveau à trois heures et demie cet après-midi.

M. BELL (*Carleton*): Il ne reste peut-être pas beaucoup de questions à poser à M. Magee.

M. CHEVRIER: Je crois que nous ferions bien de terminer l'interrogatoire de M. Magee.

M. FISHER: Votre organisme est une fédération d'associations provinciales?

M. MAGEE: Oui monsieur.

M. FISHER: Des représentants provinciaux sont venus nous faire des observations au sujet des taux de transport des marchandises.

M. MAGEE: Oui.

M. FISHER: Il semblerait donc, puisque la plupart des observations à l'égard de cette subvention se font au niveau provincial, que votre association n'a pas réussi à convaincre ces représentants que vos arguments sont bien fondés. Est-ce juste?

M. MAGEE: Les associations de camionneurs de l'Ouest et des Maritimes ont certainement eu des pourparlers avec les représentants de leurs



gouvernements provinciaux et elles ont essayé de leur démontrer que, si on subventionne les réductions des taux des chemins de fer, l'industrie du camionnage dans les provinces en souffrira très sérieusement. Nous savons que les gens de ces provinces désirent que les entreprises de camionnage puissent rester en concurrence avec les chemins de fer, parce que cela a un effet salubre sur les taux de ces derniers. Nous avons essayé de convaincre les gouvernements provinciaux qu'ils poursuivent deux objectifs diamétralement opposés.

M. FISHER: En d'autres termes, ils cherchent à avoir tous les avantages. Mais jusqu'à présent vous n'avez pas eu de succès auprès des gouvernements provinciaux. Vous n'avez pas réussi à leur faire changer d'attitude, n'est-ce pas?

M. MAGEE: Non, monsieur. Si nous avons bien compris ce qui a été dit lors de l'appel interjeté le 24 novembre, les gouvernements provinciaux ont demandé qu'on abolisse l'augmentation des taux et qu'on la remplace par une subvention.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser à M. Magee, messieurs? Dans ce cas, nous allons le remercier, lui et ses collègues, de cette présentation. Il nous a fait un exposé très complet. Je suis sûr que M. Magee a fait tout son possible pour répondre aux questions qui lui ont été posées.

Cet après-midi, nous entendrons M. Gordon Blair, avocat-conseil des sociétés *Great Western Coal Company Limited* et *Manitoba and Saskatchewan Coal Company Limited*.

### SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Mercredi, 15 avril 1959

3 heures et demie de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Je vois que nous sommes en nombre messieurs; veuillez faire silence, s'il vous plaît.

Notre premier témoin, cet après-midi, est M. Gordon Blair, avocat-conseil des sociétés *Great Western Coal Company Limited* et *Manitoba and Saskatchewan Coal Company Limited*. M. Blair a un mémoire à vous présenter.

Au sujet de ce mémoire, le député de la circonscription dans laquelle se trouvent la plupart de ces mines de charbon assiste à notre réunion. C'est M. Southam. M. Southam se demandait si le comité aimerait qu'il vienne s'asseoir au premier rang. Il est prêt à répondre à toute question qu'on pourrait lui poser au sujet de ces mines. Est-ce que le Comité désire qu'il s'avance?

M. FISHER: Ne serait-ce pas créer un précédent?

M. SOUTHAM: J'aimerais simplement que l'on sâche que je suis prêt à répondre à toute question qu'on désirerait me poser, monsieur le président. En tant que député de cette circonscription, je serai très heureux de répondre à toute question qu'on voudrait me poser maintenant, ou après la réunion si vous le préférez.

M. FISHER: Je plaisantais.

M. CHEVRIER: Je propose que M. le député aille s'asseoir à la table avant. Je ne vois pas d'inconvénient à cela.



Le PRÉSIDENT: Nous en sommes toujours à l'article 1 du bill C-38, messieurs. Je vais maintenant appeler M. Blair.

M. Gordon BLAIR (*avocat-conseil de la Great Western Coal Company Limited et de la Manitoba and Saskatchewan Coal Company Limited*): Monsieur le président, messieurs les membres du Comité, il va sans dire que je me sens beaucoup plus sûr de moi maintenant que M. Southam est assis à mes côtés. Comme il est très au courant de l'industrie minière de cette région, il pourra certainement répondre à des questions auxquelles je ne saurais quoi répondre moi-même.

Cet exposé vous est présenté de la part de la *Great Western Coal Company Limited* et de la *Manitoba and Saskatchewan Coal Company Limited* qui vous soumettent respectueusement leur opinion au nom de l'industrie du lignite de la Saskatchewan. Ces sociétés produisent la presque totalité du lignite de la Saskatchewan.

Permettez-moi, tout d'abord, de vous expliquer en quelques mots le point de vue de ces sociétés.

L'industrie du lignite proteste contre l'exclusion du lignite de la subvention de secours proposée par le bill C-38, et demande qu'on amende ce projet de loi afin de lui accorder un secours semblable pour la dédommager de l'augmentation de 22c. la tonne pour le transport du lignite que la Commission des transports a accordée par son ordonnance n° 96300, et ceci pour les raisons suivantes:

a) L'industrie du lignite doit affronter une concurrence acharnée de la part de la nouvelle industrie du gaz naturel sur ses principaux marchés, et son existence même est menacée à cause de l'augmentation considérable des prix et de la perte d'affaires que l'industrie du gaz naturel lui enlèvera très probablement par suite de l'augmentation des taux de transport des marchandises.

b) L'industrie du lignite n'a pas bénéficié de subventions dans la même mesure que d'autres secteurs de l'industrie houillère du Canada.

c) Le lignite est un produit de faible valeur qu'on expédie sur des distances relativement courtes, mais il n'a jamais reçu de dédommagement pour les augmentations uniformes successive tant de cents la tonne imposées à l'égard de tous les charbons depuis la fin de la guerre.

2. Description de l'industrie du lignite.

a) Les marchés.

Le lignite est extrait à ciel ouvert près de Bienfait, dans la Saskatchewan. Sa production, qui le chiffre à un peu plus de 2,200,000 tonnes, est demeurée constante depuis 1950. On l'utilise surtout dans l'industrie, et ses principaux marchés se trouvent dans la région de Winnipeg. Plus de 70 p. 100 du charbon vendu dans la région de Winnipeg est du lignite. D'autres marchés sont situés près de Regina et de Brandon; certaines fabriques de pulpe et de papier à Kenora, Dryden et Fort-Francis dans l'Ontario achètent également du lignite.

Le lignite a un gros avantage du point de vue de la vente, car il est peu coûteux et les gisements sont près des marchés, à 280 milles seulement de Winnipeg et à 155 milles de Brandon.

b) Changement d'après-guerre.

Pendant les années qui ont suivi la guerre, l'huile combustible et, dernièrement, le gaz naturel, dans une certaine mesure, ont remplacé le lignite pour le chauffage des maisons d'habitation. Grâce aux efforts con-



sidérables qui ont été faits pour activer la vente du lignite, entre autres, en aidant les entreprises industrielles à installer des systèmes de chauffage appropriés, l'industrie a réussi à se refaire une clientèle encore plus importante que celle qui achetait le lignite pour usage domestique.

Les sociétés ont, concurremment, investi plus de 5 millions de dollars en nouveau matériel depuis la guerre.

J'ai appris de M. Southam qu'une des sociétés a installé une nouvelle dragline d'une valeur de \$1,500,000 aux environs d'Estevan il y a quelques mois. Grâce à la mécanisation et aux améliorations techniques, l'industrie a pu absorber les augmentations successives des salaires et le prix du charbon à la mine n'a augmenté que 10c la tonne depuis 1948. A l'heure actuelle le prix moyen à la mine est de \$1.87 la tonne.

Grâce aux efforts qui ont été faits pour activer la vente et à l'initiative dont on a fait preuve dans le domaine de la technologie, l'industrie du lignite a pu se maintenir en dépit de la concurrence offerte par les combustibles de première qualité pendant les années qui ont suivi la guerre. Mais à l'heure actuelle, à cause de la très forte augmentation des frais de transport sur laquelle elle n'a aucun pouvoir, cette industrie est menacée de disparaître.

c) Les taux de transport des marchandises dépassent le prix du lignite.

Un aspect particulier et très important de cette industrie est que le coût du transport vers ses principaux marchés dépasse le prix du lignite. En comparaison du prix, pour ainsi dire constant, de \$2 la tonne à la mine, les taux de transport vers son marché le plus important, celui de Winnipeg, sont de \$3.70 la tonne pour le charbon domestique et de \$3.30 la tonne pour le charbon industriel. La dernière augmentation de 22¢ la tonne est égale à plus de 10 p. 100 du prix du charbon à la mine.

Cette récente augmentation de 22¢ la tonne est comprise dans les taux de \$3.70 et de \$3.30 que je vous ai cités.

3. Si l'industrie du lignite parvient à se maintenir, ses perspectives sont bonnes.

Tous les rapports d'experts, comme celui de la commission Gordon, indiquent que le lignite de la Saskatchewan a de bonnes perspectives. C'est, en effet, un combustible peu coûteux dont les gisements se trouvent près des marchés industriels. La demande croissante d'énergie thermique est un facteur particulièrement important. Le lignite de la Saskatchewan peut répondre aux besoins des grandes centrales thermiques qui ont été installées ou qui seront construites par la société hydro-électrique du Manitoba à Brandon et à Selkirk. Si on pouvait empêcher les frais de transport d'augmenter, ces centrales, au lieu d'employer du gaz naturel pour produire de l'énergie thermique, emploieraient de préférence du lignite. Toutefois, même si la demande à la longue échéance de lignite paraît satisfaisante, elle ne servira à rien si les sociétés productrices ne sont pas en mesure de garder leurs marchés actuels et de survivre pour en profiter.

4. La concurrence du gaz naturel.

Comme le lignite est vendu en majeure partie aux industries, il peut grandement se ressentir de la concurrence offerte par le gaz naturel. C'est un fait bien connu que les entreprises de gaz naturel, lorsqu'elles installent un nouveau pipe-line ou un nouveau réseau de distribution, offrent le gaz à des prix très bas aux industrielles afin de se créer une clientèle. Lorsque ces entreprises ont réussi à se faire une clientèle sur le marché domestique, à laquelle elles vendent le gaz à des prix plus élevés, les industriels cessent de bénéficier de prix réduits. Il faudrait prendre toutes les mesures né-



cessaires pour éviter que l'industrie du lignite ne soit anéantie par la concurrence offerte au départ par les entreprises de gaz naturel, et pour permettre à cette industrie de se maintenir, afin de profiter de ces temps meilleurs que, selon l'opinion des experts, l'avenir lui réserve.

Plusieurs gros clients ont déjà remplacé le lignite par le gaz naturel. Pour citer un exemple, c'est le cas d'une papeterie qui utilisait environ 5 p. 100 de la production globale de l'industrie. Si la perte de clients semblables devait se répéter, l'industrie succomberait. Tandis que l'industrie du lignite fait tous ses efforts pour se maintenir, sa position, du point de vue de la concurrence, se trouve sérieusement affaiblie à cause des augmentations des frais de transport sur lesquelles elle n'a aucun pouvoir. La dernière augmentation de 22¢ la tonne est égale à près de 2¢ par m.p.cu. de gaz naturel.

Soit dit en passant, on offre en ce moment du gaz naturel aux industriels de la région de Winnipeg-Brandon à environ 30¢ les mille pieds cubes.

Il est à craindre que si, à ce stade critique, l'industrie du lignite ne parvient pas à obtenir un allègement de ces récentes augmentations, ses clients en seront défavorablement influencés et la concurrence offerte par le gaz naturel s'en trouvera renforcée.

5. Les subventions ne s'appliquent pas aux fortes quantités de lignite.

Quoique l'industrie du lignite appuie les subventions accordées aux autres secteurs de l'industrie houillère, elle reçoit très peu d'aide elle-même.

En chiffres ronds, sur les 2,200,000 tonnes de lignite produites, 275,000 seulement bénéficient des subventions. Ces subventions s'appliquent seulement aux quantités expédiées au delà de la frontière du Manitoba et de l'Ontario.

Les subventions versées à l'industrie du lignite se sont chiffrées à \$247,000, ce qui représente moins de 85¢ la tonne. Ce montant s'applique aux quantités livrées aux fabriques de pâte de bois et de papier du nord-ouest de l'Ontario. La majeure partie du lignite, qui est vendue en Saskatchewan et au Manitoba, ne remplit pas les conditions requises pour l'octroi d'une subvention.

Les importantes subventions versées à d'autres secteurs de l'industrie houillère sont citées comme une des raisons de ne pas faire bénéficier le charbon de la loi sur la subvention des taux de transport des marchandises. Voici ce que le ministre des Transports a dit au sujet des subventions le 9 avril 1959, comme le rapporte la page 2503 du Hansard :

"Le charbon et le coke reçoivent de l'aide sous forme de subventions, et pour démontrer dans quelle mesure ces subventions ont augmenté, par exemple, ces deux dernières années, je citerai les chiffres comparatifs des années 1956 et 1958. En 1956, la subvention moyenne par tonne était de \$2.67. En 1958, elle se chiffrait par \$3.15. Cela démontre qu'il y a eu une augmentation de 48¢ par tonne pendant ces deux années, soit une augmentation de 18 p. 100.

Voici les subventions versées durant l'année civile 1958, par régions. Dans la région des provinces Maritimes, c'est-à-dire les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, le montant a été de \$8,546,041. Dans l'Ouest canadien, c'est-à-dire dans la province de l'Alberta et la région du Pas du Nid-de-Corbeau en Colombie-Britannique, le montant a été \$667,000.



Le 17 mars dernier, le premier ministre a annoncé à la chambre que le gouvernement fédéral verserait cette année une somme supplémentaire de \$500,000 en subventions au charbon des provinces Maritimes. Il a également annoncé dernièrement le versement d'un supplément de 50¢ la tonne à l'égard de 100,000 tonnes de charbon albertain expédié au Japon. Cette dernière subvention a été versée afin d'assurer la vente de cette quantité de charbon."

J'ai remarqué hier que M. Knowles, en répondant à une question a dit, lui aussi, que les subventions étaient une des raisons pour lesquelles il n'était pas nécessaire d'aider davantage le lignite sous le régime de cette loi.

A cause de l'importance des subventions actuelles et à venir qu'on accorde pour le charbon des Maritimes, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, les subventions minimales versées pour le lignite passent inaperçues. En outre, la subvention versée par tonne est, en moyenne, plus de trois fois supérieure à celle qui est versée pour la petite quantité de lignite qui bénéficie d'une subvention.

Il ne semble pas juste de priver un secteur de l'industrie houillère d'un allègement des augmentations des taux de transport des marchandises en raison des subventions spéciales qu'on accorde à d'autres secteurs de cette industrie. Par ailleurs, il serait peut-être sage, dans l'intérêt du pays, d'essayer de maintenir l'industrie du lignite dans une situation économique raisonnablement solide en lui permettant de bénéficier de la subvention générale accordée pour les taux de transport des marchandises. Il vaudrait mieux, semble-t-il, adopter cette solution que d'essayer par la suite de renflouer une industrie sur le point de s'écouler au moyen de subventions et autres mesures de secours spéciales.

6. Le lignite, quoique peu coûteux et bien situé géographiquement, ne peut bénéficier de ces avantages qui lui sont propres.

Les augmentations uniformes de tant de cents par tonne pour le charbon de toutes catégories, quelles qu'en soient la valeur et la distance du transport, ont été particulièrement onéreuses pour le lignite. La Commission des transports a reconnu qu'il y avait là une injustice et, le 27 décembre 1957, en statuant sur le cas des 15 p. 100, elle a accordé une augmentation de 6 p. 100 la tonne pour tous les charbons sauf le lignite. Voici ce que la Commission a déclaré dans son jugement:

"Cette marchandise, soit le lignite, est un article pour lequel la Commission, alors que les taux de l'Ouest étaient en cause en 1914, a elle-même prescrit des taux de 10 p. 100 inférieurs à ceux du charbon albertain. Ce principe a été sapé à la base au cours des années parce que les mêmes augmentations ont été appliquées au lignite qu'aux charbons bitumineux et sous-bitumineux et à l'antracite, qui ont une valeur supérieure. Nous estimons que le moment est venu de faire, comme auparavant, une distinction entre le lignite et les autres catégories de charbon.

"La Commission est d'avis, par conséquent, que les taux réguliers du lignite ne devraient plus être augmentés, mais que l'augmentation de 18c. la tonne déjà autorisée devrait être maintenue."

Par la suite, le cabinet a annulé ce jugement et, lorsqu'il a été question des 17 p. 100, la Commission s'est abstenue de faire une distinction entre le lignite et les autres catégories de charbon parce qu'elle considérait, entre autres choses, que les frais spéciaux à l'égard des salaires qui avaient donné lieu à l'augmentation devaient se répartir sur tous les charbons. Voici, en partie, la décision de la Commission à cet égard:



“La Commission estime qu'elle n'a plus les mêmes raisons que, lors du jugement précédent, d'établir des taux plus bas pour le lignite de la Saskatchewan que pour le charbon de l'Alberta et que, tout au moins aux fins du présent jugement provisoire, les augmentations des frais de main-d'oeuvre doivent se répartir sur toutes les catégories de charbon, sans distinction aucune.”

D'après ce qui précède, la Commission semble avoir été d'avis que dans des circonstances moins critiques on aurait davantage tenu compte de la situation du lignite. Le fait que la Commission se soit sentie obligée de procéder de cette façon par rapport au lignite indique une fois de plus qu'il y aurait lieu de lui accorder provisoirement une subvention pour l'aider à surmonter les difficultés créées par le dernier jugement que la Commission a rendu.

Chose tout aussi grave, à cause de l'effet cumulatif des augmentations proportionnelles uniformes des taux de transport pour des parcours de peu de distance, le lignite qui présentait un intérêt tout particulier pour les marchés de Winnipeg et autres, vu l'emplacement de ses gisements, ne jouit plus de cet avantage. A cause des injustices et des inégalités qui découlent des augmentations uniformes, la situation de l'industrie par rapport à la concurrence a été gravement atteinte.

Je voudrais maintenant vous parler de certaines considérations spéciales se rapportant à l'énergie thermique.  
Considérations spéciales touchant l'énergie thermique.

Nous avons parlé de la possibilité de vendre aux centrales de Brandon et de Selkirk de fortes quantités de lignite pour la production d'énergie thermique. Les quantités prévues pour une seule usine sont de plus de 160,000 tonnes en 1959 et de 320,000 en 1960. Outre la concurrence du gaz naturel, un autre danger menace notre industrie en ce qui concerne ce genre de marché, à savoir les dispositions qui ont été prises en Saskatchewan et en Alberta pour vendre cette énergie directement à la clientèle. Si, par conséquent, les frais de transport du charbon ne sont pas maintenus dans des limites raisonnables, il se pourrait qu'aucune livraison de charbon ne se fasse à ces nouvelles centrales d'énergie thermique.

Enfin, j'aimerais résumer cet argument de la manière suivante:  
Conclusions.

L'industrie du lignite, malgré toutes les difficultés que les charbonnages ont eu à surmonter depuis la fin de la guerre, a pu se maintenir et rester solvable. Jusqu'à présent cette industrie n'a bénéficié d'aucune aide contre les inégalités créées par l'application, à ce charbon bon marché expédié sur de courtes distances, d'augmentations uniformes par tonne. En outre, l'aide que cette industrie a reçue sous forme de subventions n'est nullement comparable à celle dont ont bénéficié les autres secteurs de l'industrie houillère du Canada. A l'heure actuelle, l'industrie du lignite doit se défendre contre la concurrence offerte par les entreprises de gaz naturel qui, pour se constituer une clientèle, vendent aux industriels qui se servent de lignite de fortes quantités de gaz à bas prix. Par rapport à la concurrence, la position du lignite a été minée par les fortes augmentations des frais de transport qu'il a fallu faire supporter aux usagers. Dans la situation critique où elle se trouve, cette industrie, peut-être plus que toute autre industrie canadienne, a besoin qu'on la protège contre les augmentations des taux de transport des marchandises. Nous proposons donc respectueusement que l'on accorde à cette industrie, sous le régime de la loi des subventions pour les taux de transport des marchandises, un allègement égal à celui qu'il est question d'accorder aux expéditeurs qui paient



des taux courants de catégorie et de produits désignés. Je vous remercie, messieurs.

Le PRÉSIDENT: Vous avez entendu le mémoire qu'on vient de vous lire, messieurs. Désirez-vous poser des questions au témoin?

M. DRYSDALE: Je remarque qu'à la page 6 du mémoire il est indiqué que les subventions ne s'appliquent pas aux grandes quantités de lignite qu'on expédie, monsieur le président. Pourquoi ces subventions ne s'appliquent-elles qu'à 275,000 des 2,200,000 tonnes?

M. BLAIR: Je ne sais pas quelle en est au fond la raison, mais le fait est que pour le charbon de l'Ouest la subvention ne s'applique qu'à celui qu'on expédie vers l'Ontario et on verse alors \$1 la tonne, ou 20 p. 100 du taux de transport des marchandises si cela revient moins cher.

M. FISHER: Quelle est la papeterie qui a remplacé le lignite par du gaz naturel?

M. BLAIR: C'est la nouvelle fabrique de Dryden.

M. FISHER: Est-ce que vous avez pu vendre du lignite à la tête des lacs, ces dernières années, et concurrencer ainsi le charbon qui vient de la direction opposée?

M. BLAIR: Non, monsieur. L'endroit le plus rapproché de la tête des lacs où nous en ayons vendu est Fort-Frances.

M. FISHER: Est-ce que vous avez calculé le montant que vous pourriez récupérer si vous pouviez bénéficier de cette subvention?

M. BLAIR: Très approximativement. Nous expédions 2,200,000 tonnes et les frais de transport des marchandises ont augmenté de 22¢ la tonne; si on nous remboursait le tout, cela ferait environ \$484,000. Si on nous remboursait la moitié, nous recevrons \$242,000 et ainsi de suite.

M. FISHER: Parmi les gens qui achètent le lignite y en a-t-il qui ont conclu des ententes avec les chemins de fer pour des taxes convenues?

M. BLAIR: Oui. Nous avons plusieurs ententes pour des taxes convenues. Une des plus importantes est celle que nous avons conclue dernièrement pour Fort-Frances.

M. FISHER: Croyez-vous qu'il serait possible de conclure d'autres ententes à cet égard et qu'en ce faisant vous n'auriez plus besoin de cette subvention?

M. BLAIR: Oui. Des pourparlers à cette fin sont en cours entre les chemins de fer, les sociétés et certains clients.

M. FISHER: Est-ce que ces taxes convenues sont inférieures au taux qu'on applique en général?

M. BLAIR: Oui. La taxe convenue pour Fort-Frances est bien au-dessous du taux courant.

M. FISHER: Les chemins de fer estiment-ils que les taxes convenues suffisent à compenser leurs frais de transport?

M. BLAIR: Oui, monsieur. Je suis convaincu que les chemins de fer n'auraient pas consenti à ces taxes convenues si celles-ci n'avaient pas été compensatoires.

M. FISHER: Autrement dit, les taux applicables ainsi majorés ont été profitables aux chemins de fer?



M. BLAIR: Oui, monsieur. Nous avons soutenu devant la Commission, en maintes occasions, que les taux de transport du lignite sont fort rémunérateurs pour les chemins de fer parce que les distances sont courtes et que le produit est expédié par wagonnée.

M. FISHER: Ce produit ne fait-il pas concurrence, de quelque façon, au charbon de l'Alberta?

M. BLAIR: Non, monsieur, ce qui est heureux pour les producteurs de charbon de l'Alberta. Si ces derniers ont été à peu près exclus du marché de Winnipeg, c'est en raison d'autres circonstances.

M. CHEVRIER: Au début de votre mémoire, vous dites que rien n'est venu compenser aucune des augmentations uniformes successives de tant de cents la tonne. Doit-on entendre que dans le cas de l'augmentation de 17 p. 100 vous n'avez obtenu aucun dédommagement?

M. BLAIR: Vous parlez de l'augmentation la plus récente?

M. CHEVRIER: Oui, monsieur.

M. BLAIR: Le lignite a été frappé de la même augmentation de 22¢ la tonne, qui s'applique à tous les charbons, de valeur plus grande, produits et expédiés dans les limites du Canada.

M. CHEVRIER: Alors, que signifie la phrase: "... n'a jamais reçu de dédommagement pour les augmentations uniformes de tant de cents la tonne imposés à l'égard de tous les charbons depuis la fin de la guerre"?

M. BLAIR: Ce que j'entends par là, c'est que nous n'avons jamais réussi à convaincre la Commission des transports ni d'autres tribunaux que, étant donné que le lignite est un produit de faible valeur qui est transporté sur de courtes distances, les taux de transport de ce produit n'auraient pas dû être majorés d'autant la tonne que ceux d'autres catégories de charbon.

M. CHEVRIER: Mais votre produit a bien été frappé de la hausse autorisée à l'égard du charbon et du coke?

M. BLAIR: Oui, monsieur.

M. CHEVRIER: De quelle catégorie sont les taux de transport du charbon? S'agit-il de taux applicable aux marchandises ordinaires?

M. BLAIR: On pourrait, je pense, dire qu'il s'agit de taux sur produits désignés. M. Knowles fait signe que oui.

M. HORNER (*Acadia*): J'aimerais obtenir des éclaircissements sur un point particulier. Les mines de charbon à ciel ouvert, situées dans l'est de l'Alberta, surtout aux environs de Sheerness, sont-elles des filiales de la *Great West Coal Company* d'Estevan?

M. BLAIR: Je le crois. Je sais que la compagnie possède des mines de charbon en Alberta et c'est à Sheerness, je pense, qu'elles se trouvent.

M. PASCOE: Monsieur le président, en ma qualité de député de la Saskatchewan, je désire féliciter M. Blair de son exposé. Selon ce document, l'industrie du lignite proteste contre l'exclusion de son produit du bénéfice des subventions. Avez-vous fait une demande à la Commission des transports avant de présenter ces faits et, dans le cas de l'affirmative, quelle a été sa réponse?

M. BLAIR: La Commission des transports pourrait dire, je le crains, que nous n'avons pas cessé de l'importuner.



M. PASCOE: Lui avez-vous fait part des arguments que vous avancez aujourd'hui?

M. BLAIR: Nous avons assisté à l'audition de la cause entendue en 1958, à l'égard de laquelle une décision a été rendue l'automne dernier. La Commission a décidé que nous n'avions droit à aucun traitement spécial qui différerait de celui qui est fait aux autres expéditeurs de charbon. Nous n'en avons pas appelé de cette décision à la Commission ni au cabinet parce que, manifestement, celle-ci réglait notre cas.

M. PASCOE: Vous mentionnez plus loin que l'industrie demande un dédommagement équivalent? Avez-vous fait des calculs pour déterminer le montant de ce dédommagement?

M. BLAIR: M. Fisher m'a demandé à combien pourrait s'élever ce dédommagement et je lui ai donné quelques chiffres. Si l'on nous remettait le plein montant de l'augmentation, ce serait environ \$484,000 pour une année complète. La moitié s'établirait à \$242,000. Si l'on nous versait un dédommagement proportionné à celui que comporte la réduction générale envisagée, le montant en serait de \$170,000 à \$180,000.

M. CHEVRIER: Si vous obteniez un dédommagement pour un an à compter de la date d'entrée en vigueur de la loi relative à la subvention, à combien s'élèverait-il?

M. BLAIR: Tout dépendrait de la formule adoptée. Mais, si ce dédommagement était à peu près égal à celui qu'on accorde à d'autres expéditeurs, le montant serait inférieur à \$200,000.

M. BALDWIN: Environ combien de personnes votre industrie emploie-t-elle?

M. SOUTHAM: A peu près 300 personnes.

M. BALDWIN: Il est dit à la page 6 de votre mémoire que vous avez perdu la clientèle d'une papeterie qui achetait environ 5 p. 100 de la production totale de l'industrie. Pareille situation résulte-t-elle simplement de la concurrence du gaz naturel ou a-t-elle quelque rapport avec l'augmentation uniforme de 22¢ apportée au taux du transport?

M. BLAIR: Cette situation résulte effectivement de la position plus avantageuse de l'autre combustible sous le rapport de la concurrence.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, à la page 22 du rapport de l'Office fédéral du charbon pour l'année 1957-1958, il est dit ceci au sujet des subventions:

L'état de l'industrie de la Saskatchewan était assez solide et ne semblait pas justifier alors une augmentations des subventions.

Je remarque que le rapport de la Commission des transports déclare, au sujet de l'ordonnance 96,300, que la situation était différente à l'époque, dans le cas du lignite; je pourrais peut-être donner lecture de ce passage et demander ensuite à M. Blair de le commenter:

Cependant, les faits ne sont pas les mêmes aujourd'hui qu'ils l'étaient alors. Les augmentations autorisées par ce jugement ont été suspendues par le gouverneur en conseil; la situation de l'industrie du charbon de l'Alberta s'est aggravée à cause de certains facteurs économiques; l'augmentation des frais de main-d'oeuvre des chemins de fer s'applique à tout le trafic, tout autant au transport du lignite de la Saskatchewan qu'à celui du charbon de l'Alberta; et les augmentations des taux de transport des marchan-



dises, qu'on autorise aujourd'hui, ont pour objet de compenser provisoirement pareils frais de main-d'oeuvre. La Commission estime qu'elle n'est pas justifiée aujourd'hui, comme elle l'était au moment de la dernière décision, d'établir des taux de transport plus bas pour le lignite de la Saskatchewan que pour le charbon de l'Alberta. Elle estime également que, aux fins de la présente décision provisoire tout au moins, le transport du charbon doit supporter une part du fardeau que constitue l'augmentation des frais de main-d'oeuvre, sans qu'il y ait différence de traitement pour différentes sortes de charbon.

Avez-vous des commentaires à faire au sujet de ces remarques de la Commission?

M. BLAIR: D'abord, il est vrai que l'industrie du lignite de la Saskatchewan ne se trouve pas dans la même situation que la majeure partie de l'industrie du charbon au Canada; mais sa perte sera assurée à moins qu'elle ne veille constamment à se protéger contre des augmentations des taux de transport, du genre de celles-ci, qui auront pour effet de la priver de son marché. Soit dit sans vouloir offenser les secteurs de l'industrie du charbon qui se trouvent dans une position désavantageuse, nous ne voulons pas être placés dans la même situation. C'est pour cette raison que l'industrie a participé à toutes les audiences récentes de la Commission des transports; elle l'a fait simplement pour se protéger contre les augmentations des taux de transport, lesquelles constituent l'élément de son prix de vente qui se trouve en dehors de son action.

M. DRYSDALE: Prétendez-vous que le facteur déterminant soit le montant que vous auriez à payer à titre de frais de transport? Autrement dit, ce serait cela qui pousserait vos clients à remplacer votre produit par du gaz naturel ou quelque autre combustible?

M. BLAIR: J'ose croire qu'il n'y a dans notre pays aucune industrie qui ait augmenté le prix de son produit de 10¢ seulement en dix ans.

M. DRYSDALE: Quel est le prix de vente du lignite?

M. BLAIR: En moyenne, deux dollars la tonne à la mine.

M. DRYSDALE: Mais quel en est le prix de vente définitif, y compris les frais de transport et autres frais?

M. BLAIR: Deux dollars plus les frais de transport. Les ventes pour consommation domestique, qui se font par des intermédiaires, sont si faibles qu'elles ne comptent pas. Nous vendons directement à l'usager du charbon.

M. FISHER: Au moment de la décision dont il est question ici, la Commission était-elle au courant de la concurrence qui se manifestait par suite de l'aménagement des pipe-lines transcanadiens?

M. BLAIR: Certes, oui. Je suis sûr qu'elle l'était.

M. FISHER: J'aimerais demander à M. Southam quelles sont ses intentions à ce sujet. Songerait-il à proposer au Comité un amendement sur ce point particulier de manière à étendre le bénéfice de la subvention à l'industrie du lignite de la Saskatchewan?

M. SOUTHAM: Avant de répondre à M. Fisher, je voudrais d'abord féliciter M. Blair du mémoire qu'il a présenté et aussi remercier le président de m'avoir permis de prendre part aux présentes délibérations. Je suis passablement au courant de la question parce que l'industrie se trouve dans ma circonscription, à ma porte, pour ainsi dire. A mon avis, si



l'augmentation de 22¢ la tonne entre en vigueur cela portera probablement un coup mortel à l'industrie en cause ici.

J'ai suivi de près le progrès de ces gens depuis un certain nombre d'années et je sais que, au moyen d'améliorations d'ordre technologique et scientifique, ils cherchent à soutenir la concurrence. L'an dernier, j'ai assisté chez eux, à la mise en service de l'une des quatre plus grandes draglines du continent nord-américain.

M. Blair a laissé entendre qu'elle avait coûté \$1,500,000; mais, à vrai dire, ils ont installé des facilités de manutention des wagons à marchandises, ce qui en a porté le coût à \$1,850,000. Ils se sont aussi procuré assez de wagons pour porter la dépense à deux millions de dollars. Ils auguraient bien de l'avenir quand les techniciens leur ont dit qu'ils pourraient atteindre une couche située à 90 pieds de profondeur et qu'ils seraient en mesure de soutenir la concurrence du gaz naturel.

Il y a un autre point à considérer. Une très importante entreprise de gaz naturel et de pétrole se trouve dans notre voisinage. L'an dernier le *Steelman* a créé et mis en service un extracteur de gaz de \$10,500,000. Cette industrie commence à pénétrer dans le marché du chauffage domestique. Elle approvisionne Estevan et une vaste région adjacente à Bienfait. Elle atteint même les villes situées tout près de la frontière internationale. Elle fait ainsi une véritable concurrence à l'industrie du charbon.

A mon avis, la compagnie, que représente ici M. Blair, ne s'attendait pas à cette dernière augmentation. C'est ce qui explique, je pense, pourquoi elle a chargé M. Blair de présenter ce mémoire. J'estime qu'un certain dédommagement devrait être accordé à cette industrie. Je n'irais pas, toutefois, jusqu'à proposer un montant particulier.

M. PASCOE: On a beaucoup parlé de camionnage ces derniers temps. M. Blair pourrait-il nous dire si les chemins de fer subissent la concurrence d'un autre mode de transport?

M. BLAIR: Je crois savoir que, même si on le transporte par camion sur une distance de cinq à dix milles de la mine, le produit se prête mal à ce mode de transport. Il n'arrivera jamais, je pense, que la concurrence du camionnage ait pour effet de faire baisser les taux du transport par chemin de fer.

M. PASCOE: Les chemins de fer effectuent à peu près tout le transport de ce charbon?

M. BLAIR: Nous avons dit qu'il s'agit ici d'un "marché captif" des chemins de fer.

M. PASCOE: Je n'ai pas saisi toutes les réponses données à M. Fisher au sujet des taxes convenues. La plus grande partie de ce charbon est-elle expédiée sous le régime de pareilles taxes convenues?

M. BLAIR: Non, monsieur, seulement un peu plus de 25 p. 100, je pense.

M. PASCOE: J'ai une dernière question à poser le bill donne à entendre que la réduction prévue diminuerait le pourcentage de l'augmentation à 10 p. 100 environ. Si l'industrie du lignite obtenait ce qu'elle demande, quel effet cela aurait-il sur le pourcentage de la diminution ou sur la diminution d l'augmentation proportionnelle?

M. KNOWLES (*membre de la Commission des transports*): Voulez-vous que je réponde à la question, monsieur le président?



Le VICE-PRÉSIDENT: S'il vous plaît, monsieur Knowles.

M. KNOWLES: Tout dépendrait de la portée des mesures qui seraient adoptées à l'égard du charbon. Si l'on s'en tenait au lignite, il n'y aurait qu'une très faible différence dans le pourcentage. Il pourrait être de 6.8 au lieu de 7 p. 100. Mais il serait très difficile, je pense, de s'en tenir là. Je serais porté à croire que les producteurs de l'Alberta et, ensuite, ceux de la Nouvelle-Ecosse demanderait les mêmes avantages. Ils reçoivent tous environ \$1,500,000 par année. D'après mes calculs, le dédommagement serait d'environ 10¢ la tonne en tenant compte de cela, ce qui fait \$17.10. Cela veut dire à peu près \$1,500,000.

Il y a aussi une grande quantité de charbon américain qui arrive par eau en différents endroits comme Toronto, Kingston, Montréal et Belleville, qu'on ne pourrait pas exclure de la réduction. Ainsi vous verseriez un demi-million de dollars à l'égard du charbon américain, montant qui est compris dans les \$1,500,000 que j'ai mentionnés. Si le bill est modifié et qu'il faille enlever 10¢ la tonne à l'égard de tout le charbon, la réduction ne serait plus que de 6 à 6½ p. 100 sur les autres marchandises.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Existe-t-il quelque autre genre de petite entreprise, comme celle de ce charbon ou autre, qui ne bénéficie pas de la subvention, ou qui en bénéficie?

M. KNOWLES: Vous voulez dire une entreprise de l'industrie du charbon? Parlez-vous du charbon?

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Parlons du charbon d'abord.

M. KNOWLES: Je ne connais pas d'autre petite entreprise de charbonnages, en dehors de celle de la Saskatchewan. Celle de l'Alberta est, je crois, beaucoup plus considérable. Il est possible que l'industrie de la Colombie-Britannique, de l'île de Vancouver plus précisément, soit à peu près de la même ampleur que celle de la Saskatchewan. Je n'en connais pas la production exacte. D'autre part, si l'on considère l'Est du Canada, on note une vaste différence de production entre les mines de la Nouvelle-Ecosse et celles de la Saskatchewan. Le dédommagement serait donc considérable dans la mesure où il s'agit des producteurs de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il est difficile, je suppose, de répondre à la question au sujet d'autres genres d'industries parce que le nombre en est si grand. Je me demande, cependant, si l'on ne s'est pas engagé à considérer séparément une vaste industrie comme celle-ci qui semble se trouver dans une situation précaire.

M. KNOWLES: Il existe de nombreuses industries de différents genres au Canada. Sans aucun doute, bon nombre d'entre elles pourraient présenter des arguments valables. Je ne sais pas quelles sont ces industries. Ce pourrait être l'industrie de la pierre ou celle du bois d'oeuvre. Je ne saurais dire. La question est trop vaste pour permettre de donner une réponse. Si je connais l'industrie du charbon, c'est que j'ai été en rapports étroits avec elle pendant bon nombre d'années.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il serait raisonnable de supposer que certaines autres industries seraient en grande partie visées par cette subvention, mais une industrie comme celle du lignite, dont nous parlons, constitue une exception importante.

M. KNOWLES: Toutes les autres industries bénéficieraient d'un certain pourcentage de réduction, si elles sont assujéties à des taux normaux.



M. BELL (*Saint-Jean Albert*) : Toutes en bénéficieront sauf l'industrie du lignite.

M. KNOWLES : Oui. L'industrie du charbon est la seule industrie qui est exclue du bill, là où les taux normaux ont été majorés de 22¢ la tonne.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*) : Elles en bénéficieront toutes sauf les compagnies que l'augmentation touche et qui, pour différentes raisons, n'ont pas pu faire d'observations comme il s'en fait ici aujourd'hui. Y en a-t-il d'autres qui pourraient être touchées?

M. KNOWLES : Je ne vois pas pourquoi d'autres industries se présenteraient ici, si elles ne sont pas visées par l'augmentation. Celles qui paient l'augmentation de 17 p. 100 bénéficieront d'une réduction de 7 p. 100.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : Ai-je raison de penser que l'augmentation de 22¢ la tonne se fonde sur la distance parcourue?

M. KNOWLES : C'est exact.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*) : Avez-vous à ce sujet des chiffres illustrant le problème qui en résulte pour l'industrie du charbon? Avez-vous des chiffres permettant de faire des comparaisons avec d'autres industries et de voir si le taux est excessif? Avez-vous des chiffres à cet égard?

M. BLAIR : J'ai eu l'impression, à la suite d'un travail que j'ai eu à faire il y a quelques années . . . je ne me souviens pas des distances en milles . . . mais on peut dire, je pense, qu'il est généralement reconnu que ce secteur particulier de l'industrie du charbon se trouve plus près de ses marchés qu'à peu près tout autre. M. Knowles aurait peut-être quelques remarques à faire à ce sujet.

M. CHEVRIER : Que diriez-vous en réponse à la déclaration de M. Knowles, selon laquelle nous aurons, si nous accédons à la requête de l'industrie du lignite, à faire face à des demandes semblables de la part de tous les autres secteurs de l'industrie du charbon, de l'industrie américaine et ainsi de suite?

M. BLAIR : Voici ce que serait notre réponse : c'est là un problème dont la solution est entièrement entre les mains du gouvernement ou du Parlement du Canada.

Si l'on décide que le bénéfice de cette subvention doit être accordé aux producteurs canadiens de lignite, il ne s'ensuit pas nécessairement que la même subvention doive aussi être accordée à l'égard du charbon américain.

Tous ces taux de transport du charbon forment l'objet d'un tarif spécial et si des taux particuliers sont établis pour le transport du lignite d'Estevan à Winnipeg, cela n'entraînera certainement pas de changement dans les taux de transport du charbon de l'Ohio à l'Ontario.

M. CHEVRIER : Vous êtes d'avis que, du fait de son caractère local ou régional, la présente activité mérite un traitement spécial?

M. BLAIR : C'est ce que nous affirmons.

M. DRYSDALE : Je me reporte de nouveau au rapport de l'Office fédéral du charbon pour 1957-1958, à la page 24, où il est dit ceci :

A sa réunion du mois de janvier 1958, l'Office fédéral du charbon a examiné en détail la situation de chacune des régions car-



bonifères du Canada. Les membres se sont efforcés d'étudier les problèmes propres à chaque région en tenant compte des changements qui se produisent dans le domaine de l'utilisation de l'énergie et de l'affaissement de l'activité économique par rapport au niveau élevé des années précédentes. Voici la situation :

Dans l'Ouest canadien, les houillères bitumineuses de l'Alberta et de la région du col du Nid-de-Corbeau en Colombie-Britannique avaient perdu une grande partie de leurs débouchés antérieurs en raison de l'adoption, par les chemins de fer, de locomotives chauffées au pétrole ou de locomotives diesel. Il y avait peu d'espoir, semblait-il, de créer de nouveaux débouchés importants dans l'Ouest même, aussi longtemps qu'il y avait abondance de pétrole et de gaz naturel à des prix relativement peu élevés. Les subventions déjà disponibles permettaient au charbon provenant des régions montagneuses de soutenir la concurrence dans l'ouest de l'Ontario, mais pour que la concurrence puisse s'étendre à toute la province d'Ontario, il aurait fallu des subventions d'au moins \$9 la tonne. Si nous considérons le problème sous un autre aspect, celui de l'embauchage des mineurs, il aurait fallu déboursier \$36 à titre de subvention pour donner la chance à un mineur qui, dans ladite région, produit quatre tonnes de charbon par jour en moyenne, de travailler une journée de plus par semaine. Une autre difficulté provient du fait que la majorité des hauts fourneaux du Canada central doivent, étant donné leur agencement, utiliser du charbon de catégorie un peu différente. Il faudrait un nouvel outillage pour obtenir un plein rendement en utilisant le charbon de l'Ouest. Evidemment on ne peut espérer trouver de nouveaux débouchés qu'ailleurs. Or les Japonais étaient intéressés. Des négociations, auxquelles l'office fédéral du charbon et les exploitants houillers ont travaillé en collaboration étroite, ont donc été entreprises en vue de créer un débouché important au Japon.

Quant au charbon sous-bitumineux de l'Alberta, on n'entrevoit la création d'aucun nouveau débouché considérable, sauf dans le cas où la compression des frais d'exploitation, par le recours aux méthodes d'extraction à ciel ouvert, en ramènerait le prix de revient par million d'unités thermiques (UTB) à un niveau égal à celui du gaz naturel et du pétrole.

La situation afférente aux mines de lignite de la Saskatchewan était assez bonne. Les frais d'exploitation étaient les moins élevés au Canada. Vu le prix auquel il se vend, le charbon est en mesure de faire concurrence au gaz naturel sur les marchés industriels du Manitoba et de la Saskatchewan. On était à préparer les plans de nouvelles centrales thermiques pour le Manitoba, qui pourraient être chauffées au lignite, bien que le gaz puisse y servir également. La subvention existante était suffisante pour permettre d'expédier en Ontario une quantité considérable de lignite de la Saskatchewan, destiné à des fins industrielles.

Et la question à laquelle cet exposé donne lieu est celle-ci : si l'Office fédéral du charbon n'est pas d'avis qu'une subvention soit nécessaire et compte tenu du fait que l'Office a tenu sa réunion en janvier, après le jugement relatif aux taux de transport, comment pouvez-vous justifier le versement d'une subvention à l'égard du lignite au moyen d'une portion de cette subvention de 20 millions de dollars ?

M. BLAIR : Mes clients seraient heureux sans doute que l'exposé qui a été fait de leur situation soit exact ; mais, à mon avis, ils le jugeront fort



optimiste. En réponse à l'autre partie de votre question, je dirai que, lorsque le rapport cité a été rédigé, il n'était pas question d'accorder de subvention pour atténuer l'effet de la plus récente augmentation des taux de transport des marchandises. Je ne puis que répéter ce que j'ai déjà dit, savoir que notre industrie ne se présente pas à vous en mendiante. Heureusement, sa situation économique n'est pas aussi précaire que celle d'autres secteurs de l'industrie du charbon du Canada. Cependant, elle ne vend que 2,200,000 tonnes par année et, si elle venait à perdre quelque partie importante de son marché actuel, elle sombrerait.

M. DRYSDALE: La réunion s'est tenue en janvier 1958.

M. BLAIR: Oui, monsieur, en janvier 1958.

M. DRYSDALE: Et à cette réunion tenue en janvier 1958, l'Office fédéral du charbon a examiné en détail la situation de chacune des régions carbonières du Canada.

M. BLAIR: Je ne vous suis pas.

M. DRYSDALE: Quand l'augmentation a-t-elle été accordée?

M. BLAIR: En novembre ou en décembre 1958.

M. DRYSDALE: Je m'excuse, je faisais erreur.

M. BLAIR: L'exposé fort optimiste que l'Office a fait se fondait, bien entendu, sur la situation qui existait il y a plus d'un an, quand nous avons réussi à supporter le coup de la plus récente augmentation.

M. FISHER: A mon avis, le point faible de votre argument est que vous recevez présentement une subvention à l'égard du charbon que vous expédiez en Ontario, de sorte qu'il est impossible de considérer votre industrie indépendamment de la subvention versée à l'égard du charbon de l'Alberta et de la Nouvelle-Ecosse. D'autre part, le principal point en votre faveur est que votre industrie est de celles qu'on peut isoler et examiner en tant qu'unité économique. Vous serait-il possible de renoncer à la subvention à l'égard du charbon que vous expédiez en Ontario pour obtenir un dédommagement suffisant aux termes de la présente mesure?

M. BLAIR: Je ne saisis pas très bien pourquoi nous devrions agir ainsi.

M. FISHER: Selon M. Knowles, il ne faudrait pas vous accorder le dédommagement demandé, étant donné que, le cas échéant, il faudrait aussi l'accorder à toute l'industrie du charbon car, comme tous les autres secteurs de l'industrie du charbon, vous bénéficiez d'une subvention. C'est, du moins, ce que j'ai compris et, par conséquent, si l'on vous fait un traitement spécial, les autres producteurs auront également droit à une réduction.

M. CHEVRIER: Autrement dit, seriez-vous disposés à renoncer à la subvention pour obtenir un dédommagement aux termes de la présente loi?

M. HORNER (*Acadia*): Vous y perdriez!

M. BLAIR: Je ne comprends pas très bien la proposition de M. Fisher. La question des taux de transport et celle des subventions ont été envisagées un peu différemment. Les subventions à l'égard du transport du charbon des Maritimes sont assez élevées. On me dit qu'elles atteignent \$5 ou \$6 la tonne. Pour notre part, nous recevons une faible subvention à l'égard du transport d'une faible quantité de lignite qui est acheminé en Ontario. Nos principaux débouchés sont cependant dans l'Ouest et nous demandons tout simplement au Comité d'envisager la possibilité de nous dédommager d'une



partie de l'augmentation des taux de transport afin de protéger notre principal marché.

M. FISHER: Selon l'argument de M. Knowles, tel que je l'ai compris, l'octroi du dédommagement demandé ouvrirait la voie à des requêtes de la part des autres secteurs de l'industrie du charbon et, dans la mesure où il s'agit du gouvernement, cela constitue, il me semble, une raison très sérieuse de ne pas accéder à votre demande.

M. BLAIR: Permettez-moi d'ajouter ceci,—je sais que nous pénétrons dans le domaine des principes,—nous avons simplement soumis à votre examen un exposé de la situation de l'industrie du lignite. J'ai aussi soutenu qu'il n'existe aucune raison particulière pour laquelle une subvention à l'égard du lignite devrait également être appliquée au charbon américain à destination d'autres régions du pays. Le gouvernement du Canada pourrait peut-être songer que, étant donné l'importance des subventions déjà accordées au charbon des Maritimes, il n'est pas nécessaire de faire davantage. Après tout, le ministre des Transports, M. Knowles et d'autres qui ont pris la parole à ce sujet ont laissé entendre que, si l'on jugeait ne pas devoir accorder de dédommagement additionnel à l'industrie du charbon, c'était à cause de la grande importance des subventions existantes. Nous avons signalé que nous ne bénéficions pas des subventions dans la même mesure que d'autres régions du Canada et, par conséquent, d'une certaine façon, une injustice a été faite aux producteurs de lignite.

M. FISHER: J'aimerais demander au ministre des Transports si l'on a accordé quelque considération à l'industrie du lignite de la Saskatchewan lorsqu'on a rédigé le présent bill?

M. HEES: Non, monsieur. Des subventions à l'égard du charbon ont été accordées, selon les besoins, en diverses régions du pays. Par exemple, comme vous le savez, il a fallu récemment, pour rendre possible la vente au Japon de plus de 100,000 ou de 150,000 tonnes de charbon de l'Alberta, majorer la subvention de 50¢ la tonne. Nous avons pris cette mesure pour que la vente puisse se faire. Les producteurs des différentes provinces reçoivent des subventions selon le besoin. S'il est prouvé qu'un besoin existe, des subventions seront versées. Si votre industrie particulière ne reçoit pas beaucoup sous forme de subvention, c'est que ses besoins ne sont pas grands. J'ai visité votre entreprise et je sais que vos frais de production ne sont pas élevés. J'ai vu les pelles énormes que vous employez pour extraire le charbon. Compte tenu des frais de production, vous n'avez pas besoin pour y vendre votre charbon de la même assistance que d'autres producteurs qui doivent parfois creuser profondément dans le sol. C'est pour cela que la même assistance ne vous est pas accordée.

M. FISHER: Voulez-vous dire alors qu'il est assez facile d'obtenir des subventions et que c'est dans ce domaine que l'industrie en cause ici devrait demander de l'aide?

M. HEES: Oui, monsieur.

M. DRYSDALE: La subvention maximum n'est-elle pas de \$4 la tonne?

M. BLAIR: Toutes les subventions sont établies selon des échelles différentes pour différentes catégories de charbon. La subvention maximum à l'égard du lignite est de \$1 la tonne.

M. HORNER (*Acadia*): Je désire féliciter M. Blair de son travail; il a très bien défendu sa cause. Il y a cependant un point que je ne comprends pas très bien. Vous avez parlé de la *Manitoba and Saskatchewan Coal Company* en réponse à une question que je vous ai posée antérieurement. La



mine de Sheerness dans l'est de l'Alberta est-elle une filiale de la *Great West Coal Company*? Il me semble que oui. Etablissez-vous une ligne de démarcation à la frontière de la Saskatchewan et prétendez-vous que seules les compagnies de charbon à l'est de cette ligne méritent considération?

M. BLAIR: Je suis heureux que vous ayez posé cette question et voici ma réponse: A chaque jour suffit sa peine. Une des compagnies que je représente possède directement, ou sous forme de filiales, des mines de charbon à ciel ouvert en Alberta. Nous sommes ici à faire des observations au nom de l'industrie de la Saskatchewan à cause du caractère très critique de la situation à laquelle elle fait face aujourd'hui en sa qualité de vendeur de lignite industriel qui subit la concurrence du gaz naturel.

M. HORNER (*Acadia*): Dans le même ordre d'idées, je désire mentionner que, à venir jusqu'à l'automne dernier, il y avait dans la région de Sheerness, deux compagnies de charbon qui employaient 100 hommes à des travaux d'exploitation à ciel ouvert. Ces producteurs avaient une grosse pelle électrique et tout le reste de l'outillage requis. Je ne dis pas que l'entreprise était aussi importante que celle d'Estevan. L'automne dernier, l'une des mines a dû fermer à maintes reprises à cause du marché et du fait que le gaz naturel se vendait dans la ville de Saskatoon. Je parle des mines de Sheerness parce qu'elles se trouvent dans ma circonscription, mais il y en a d'autres dans le sud de la province. Toutes ces mines produisent du charbon qu'on pourrait appeler du lignite, je pense, et, selon moi, il faudrait leur accorder une certaine considération. Une bonne partie de leur charbon est expédiée par rail à la région septentrionale de la Saskatchewan.

M. BLAIR: Il y avait une remarque que je voulais faire en réponse à une question antérieure de M. Drysdale. Elle se rattache à ce que vous venez de dire. Selon le jugement le plus récent de la Commission, il semblerait que nous de la Saskatchewan sommes en désaccord avec les producteurs de charbon de l'Alberta, ce qui n'est pas le cas. Nous cherchons à protéger notre industrie contre la concurrence du gaz naturel; si les producteurs de l'Alberta sont aux prises avec les mêmes difficultés que nous,—et je suis enclin à le penser,—rien n'empêche qu'ils reçoivent la même considération. Nous ne nous y opposerions pas.

M. HORNER (*Acadia*): Je voulais savoir exactement si vous parliez au nom de la compagnie de lignite dont l'entreprise se trouve en Saskatchewan ou au nom des producteurs de l'Ouest du Canada. Quand les gens parlent du charbon de l'Alberta, ils veulent généralement dire le charbon de la région du pas du Nid-de-Corbeau et même le charbon de Drumheller. Le charbon, en particulier celui de Sheerness, est d'une qualité inférieure à celui de Drumheller et on pourrait, je pense, la classer dans la catégorie du lignite.

M. BLAIR: J'ai toujours pensé que les producteurs de l'Alberta n'admettraient jamais qu'ils produisaient un charbon d'aussi peu de valeur que le lignite; ils appellent leur produit du charbon sous-bitumineux.

M. HORNER (*Acadia*): Le prix de ce charbon m'intéresse. On ne m'en a jamais vendu à \$2 la tonne, mais on le vend, par wagnonnée, à un peu plus de \$2 la tonne à destination de la Saskatchewan.

M. PASCOE: J'aurais deux questions à poser. Quel chemin de fer transporte la plus grande partie de ce charbon et y aurait-il inconvénient à demander si ce chemin de fer appuierait votre demande de dédommagement en raison de l'accroissement des affaires qui pourrait en résulter?



M. BLAIR: Pour répondre à votre seconde question, monsieur Pascoe, j'ose espérer que le chemin de fer nous donnerait son appui, car il existe une certaine réciprocité d'intérêts entre la compagnie de charbon et la compagnie ferroviaire. Cette dernière n'a rien à attendre du gaz naturel. Je pense que le Pacifique-Canadien transporte une plus grande quantité de ce charbon que ne le fait le National-Canadien. Un représentant des chemins de fer me fait signe que oui.

M. SOUTHAM: Il conviendrait, je pense, de faire ressortir le point 5, savoir que les subventions ne s'appliquent pas aux principales expéditions de lignite. La subvention n'a été versée qu'à l'égard de 275,000 tonnes, ce qui veut dire seulement 10 p. 100 environ de tout le lignite transporté sur rail. On vient tout juste de mentionner ce chiffre au sujet du trafic qui traverse la frontière est du Manitoba pour atteindre l'Ontario.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je me demande si M. Knowles ne pourrait pas répondre à la question que j'ai posée plus tôt. Il pourrait peut-être nous expliquer pourquoi les 22¢ s'appliquent indépendamment de la distance parcourue et pourquoi certains autres charbons bénéficient de certaines des mêmes subventions quand ils sont mieux en mesure de supporter l'augmentation de 22¢.

M. KNOWLES: Cela remonte bien loin, à 1917, quand les compagnies de chemin de fer ont demandé à la Commission des transports l'autorisation de majorer de 15 p. 100 les taux de transport de toutes les marchandises, y compris le charbon. Après avoir entendu les arguments de tous les intéressés, la Commission avait décidé à l'époque que, en raison de l'importance vitale du charbon pour le peuple canadien et en raison du climat de notre pays, elle autoriserait seulement la plus faible augmentation possible. Au lieu d'accorder l'augmentation de 15 p. 100, demandée par les chemins de fer, laquelle, bien entendu, n'aurait représenté qu'une faible hausse dans le cas des taux peu élevés mais une hausse considérable dans le cas des taux élevés, mettons de \$4 ou \$5 la tonne, elle a décidé dans sa sagesse d'autoriser une augmentation de 15¢ seulement dans le cas de tous les taux. "Que le fardeau soit le même pour tout le monde: une augmentation de 15¢."

Depuis cette époque, les chemins de fer suivent l'exemple donné par la Commission et demandent seulement des augmentations uniformes; ils ne demandent pas d'augmentations proportionnelles à l'égard du charbon. La même chose se produit aux Etats-Unis; tous les taux relatifs au transport du charbon ont été majorés uniformément au cours de 15 ou 20 dernières années. A la suite de l'augmentation la plus récente autorisée aux Etats-Unis, aux termes de laquelle les taux de transport du charbon ont été majorés de 40 p. 100, l'augmentation de ces taux au Canada n'a été que de 20¢ la tonne.

Nous accordons une grande attention à l'industrie du charbon chaque fois qu'il est question de majorer les taux de transport. Je pourrais signaler que le taux moyen pour le transport du charbon en 1957, d'après l'analyse des bordereaux d'expédition, s'établissait à \$3.36 la tonne. L'augmentation de 22¢ autorisée à l'égard du charbon représente donc une hausse de 6 p. 100 et non de 17 p. 100. Voilà une autre raison, je pense, pour laquelle on ne s'est pas préoccupé beaucoup de l'industrie du charbon en égard à la présente subvention; c'est parce que cette industrie n'a été frappée que d'une faible augmentation et que la plus grande partie du charbon est subventionnée aujourd'hui.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ne croyez-vous pas qu'après une longue période, des augmentations uniformes successives auraient pour



effet d'établir des différences, dans le cas où un secteur particulier de l'industrie n'expédie que sur de courtes distances, contrairement au reste de l'industrie?

M. KNOWLES: La chose pourrait se produire. Nous avons présentement des taux de 30¢ la tonne et de 50¢ la tonne, à l'égard du charbon ordinaire. Ces taux ont été majorés de 10¢, 20¢, 30¢ et 40¢ la tonne chaque fois qu'une augmentation a été autorisée et nous n'avons reçu que cette seule plainte de tout le Canada au sujet de cette augmentation uniforme applicable au charbon.

La Commission peut très facilement abandonner cette pratique pour autoriser à l'avenir des augmentations de 10, 20 ou 25 p. 100 sur le charbon; mais les plaintes seraient alors beaucoup plus nombreuses qu'elles ne le sont dans les circonstances actuelles.

M. FISHER: La plainte se fonde-t-elle, dans une certaine mesure, sur le fait que le lignite expédié de la Saskatchewan est d'une valeur beaucoup moins grande que les autres charbons et que, par conséquent, les 22¢ d'augmentation portent un coup plus dur à ce produit qu'à des charbons de valeur plus grande, celui de l'Alberta, par exemple?

M. KNOWLES: Voilà un des points qu'on fait valoir dans la plainte. Mais il y a en Alberta du charbon de la même qualité, qui renferme le même nombre d'unités thermiques (UTB) et qui se vend aussi \$2 la tonne. Je vous concède, cependant, que la plus grande partie du charbon canadien vaut plus de \$2 la tonne.

M. FISHER: Cela fait bien ressortir la situation désavantageuse du lignite sous le rapport de la concurrence.

M. KNOWLES: C'est uniquement une question d'opinion. Tout dépend du coût de production de ce charbon.

M. CHEVRIER: La Commission a-t-elle compétence pour étudier une situation de cette nature?

M. KNOWLES: La Commission a le pouvoir d'examiner n'importe quelle situation lorsqu'il s'agit de fixer des taux et, habituellement, elle étudie toutes les circonstances. C'est ce qu'elle a fait récemment à l'égard de la Saskatchewan où l'échelle des taux par mille est inférieure de 10 p. 100 à celle de l'Alberta en raison de la valeur du charbon. Dans la première cause relative aux taux de transport en 1914, on s'en est pris de toutes parts aux taux en vigueur dans l'Ouest du Canada. A vrai dire, les premiers taux établis par les chemins de fer étaient plus faibles et la Commission a suivi cet exemple. Elle vient tout juste d'autoriser 55 p. 100 du taux de la 10e catégorie à l'égard du charbon de l'Alberta et 50 p. 100 à l'égard de celui de la Saskatchewan, ce qui laisse une différence de 10 p. 100 entre les deux.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Me permettriez-vous de poser une question à M. Knowles, monsieur le président? Je me rapporte à votre première remarque au sujet du charbon américain. On a dit qu'il serait peut-être possible de restreindre de quelque façon l'application de la subvention ou encore de ne la verser qu'aux usagers canadiens, ou quelque chose du genre. Auriez-vous l'obligeance de commenter plus longuement ce point et de nous dire si la chose serait possible et quelles conséquences pourrait entraîner pareille restriction?

M. KNOWLES: C'est là une question d'opinion et, pour ma part, j'estime qu'il n'est pas possible de faire une distinction. Le charbon est expédié par voie d'eau de la Nouvelle-Ecosse à destination de Prescott, en On-



tario. Il en arrive aussi des Etats-Unis par les lacs. Le charbon est déposé sur les quais. Parfois, une cargaison est placée sur une autre et il est difficile de distinguer entre les deux.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

M. BLAIR: Me permettriez-vous, monsieur le président, de commenter les paroles de M. Knowles? Dans sa décision originale, rendue en 1914, la Commission des transports a reconnu que le lignite était un charbon de moindre valeur que les autres et elle a fixé à son égard un taux inférieur de 10 p. 100 à celui qu'elle établissait à l'égard du charbon ordinaire. Au cours des années, cette différence de 10 p. 100 a disparu à la suite des augmentations uniformes de tant de cents la tonne et, en 1957, la Commission a bel et bien imposé un plafond à l'égard du lignite, un peu de la même façon que l'I.C.C. l'a fait aux Etats-Unis. Dans les demandes d'après-guerre, l'*Interstate Commerce Commission* a toujours autorisé une augmentation moindre à l'égard du lignite qu'à l'égard des charbons de valeur plus grande.

Je ne cherche nullement à donner à entendre que le seul lignite produit au Canada est celui de la Saskatchewan. L'Alberta produit un charbon de faible valeur auquel la même considération doit être accordée. Nous ne nous sommes jamais opposés à cela.

Pour répondre à la question de M. Bell, je dirai que tous ces taux relatifs au charbon sont établis séparément et, pour ce qui est du lignite, il serait facile d'autoriser le taux réduit. Cela n'occasionnerait aucune complication ailleurs au Canada. Nous soumettons respectueusement, et sans hostilité à l'endroit de l'industrie du charbon des Maritimes, que celle-ci a reçu une aide très généreuse sous forme d'autres subventions et que le dédommagement particulier en cause ici pourrait être accordé à la Saskatchewan sans entraîner l'industrie des Maritimes dans des complications en matière de taux de transport.

M. CHEVRIER: Etes-vous tenus l'exiger les taux autorisés aux termes du jugement ou pouvez-vous exiger des taux plus faibles?

M. BLAIR: Vous parlez des chemins de fer?

M. CHEVRIER: Oui, monsieur. J'aurais dû dire: quand vous expédiez du lignite, les chemins de fer exigent-ils les taux autorisés par la Commission dans son jugement, ou leur est-il possible de vous demander des taux plus bas?

M. BLAIR: Les chemins de fer peuvent exiger n'importe quel taux jusqu'à concurrence d'une hausse de 22¢ la tonne?

M. CHEVRIER: Pouvez-vous vous adresser ailleurs qu'ici pour obtenir un dédommagement?

M. BLAIR: Il y a deux endroits.

M. CHEVRIER: J'exclus le domaine des subventions.

M. BLAIR: Il y a deux endroits. D'abord, nous pouvons, bien entendu, entamer des négociations directes avec les chemins de fer en vue d'obtenir de nouvelles taxes convenues. En second lieu, si les circonstances étaient très graves, nous pourrions porter plainte à la Commission des transports. Mais nous avons essayé ce moyen et nous n'avons pas réussi pour différentes raisons que, dans le cas d'un grand nombre, il est assez difficile de résumer.

M. KNOWLES: Puisque on m'a posé un grand nombre de questions, monsieur le président, et je ne suis pas un témoin, il y a une chose que je voudrais dire.



Le PRÉSIDENT: Vous êtes certainement un témoin, monsieur Knowles.

M. KNOWLES: Il y a une chose que je voudrais voir inscrite au compte rendu, et je pense que M. Blair sera d'accord avec moi sur ce point. A la page 3 de son mémoire, il dit: "Le lignite est un produit de faible valeur qu'on expédie sur des distances relativement courtes, mais il n'a jamais reçu de dédommagement pour les augmentations uniformes successives de tant de cents la tonne imposées à l'égard de tous les charbons depuis la fin de la guerre."

M. Blair me semble avoir oublié que les chemins de fer ont accordé une réduction de 40¢ la tonne à l'égard de ses envois à quelques-uns de ses principaux points de concurrence au Manitoba et en Saskatchewan. Je voudrais qu'il soit clairement indiqué dans le compte rendu qu'il n'y a pas eu seulement des augmentations et jamais de réduction.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Knowles. En votre nom à tous, messieurs, je remercie M. Blair du mémoire qu'il a présenté au nom des producteurs de charbon de la Saskatchewan.

Je remercie aussi M. Southam d'être venu ici et de nous avoir fait profiter de son expérience de ces questions relatives au charbon.

M. BLAIR: Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Le témoin suivant est M. Jack Guest, économiste, au service du gouvernement de la Colombie-Britannique. M. Guest a, je crois, un mémoire à présenter. Messieurs, je vous présente M. Jack Guest.

M. JACK GUEST (*économiste représentant le gouvernement de la Colombie-Britannique*): Monsieur le président, monsieur le ministre, messieurs, nous sommes très heureux d'avoir l'occasion d'examiner avec vous un certain nombre de questions qui préoccupent la province de Colombie-Britannique, eu égard à la subvention de 20 millions de dollars qu'on se propose d'accorder.

Ces problèmes ont trait à l'application de la subvention. Je me rends compte que, depuis que le Comité a commencé à siéger, la position de la Commission des transports, en sa qualité d'administratrice de la subvention, a été assez clairement établie à l'égard de certains des problèmes qui inquiètent les expéditeurs de la région du Pacifique. Nous estimons, cependant, qu'il conviendrait d'informer le Comité parlementaire chargé de l'étude de la loi sur la réduction des taux de transport de marchandises de l'attitude et de l'opinion des expéditeurs de la Colombie-Britannique.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique est d'avis qu'un taux normal en vigueur le 1er décembre 1958, qui a subi la pleine augmentation de 17 p. 100 mais qui depuis, par suite de la concurrence ou d'autres circonstances, pourrait avoir été réduit de manière à ne plus comprendre la pleine augmentation de 17 p. 100 mais une augmentation supérieure à 10 p. 100, devrait être réduit de manière que l'augmentation ne dépasse pas 10 p. 100. Mais il nous paraît manifestement injuste qu'un taux qui a subi toutes les majorations autorisées jusqu'ici mais qui, en raison de la concurrence, a maintenant été réduit tout en continuant de dépasser de plus de 10 p. 100 le niveau du 1er décembre 1958, doive bénéficier de la subvention dans la proportion maximum autorisée par la Commission. Par conséquent, nous proposons que tous les taux de catégorie et sur produits désignés, autres que les taux de concurrence, qui ont été augmentés de 17 p. 100 en conformité de l'ordonnance 96300 de la Commission des transports, —laquelle est entrée en vigueur le 1er décembre 1958,—soient réduits, dans la mesure où la subvention le permettra, sans toutefois les abaisser



au-dessous des niveaux antérieurs au 1er décembre 1958 majorés de 10 p. 100.

Chacun sait très bien que les augmentations uniformes ont pour effet d'imposer un fardeau excessif aux expéditeurs à longue distance, particulièrement dans le cas des produits sur les transports, au chapitre intitulé, "Relèvements uniformes", page 67, où il est dit :

"Les majorations uniformes accentuent le désavantage dont les expéditeurs et les consignataires à longue distance sont déjà victimes."

Le rapport continue :

"Il conviendrait d'étudier avec un soin spécial la question du transport à longue distance et celle des tarifs imposés aux produits de base (matières premières)."

Depuis la présentation du rapport de la Commission royale, la Commission des transports a autorisé un certain nombre de majorations, mais elle n'a pas jugé à propos de donner suite aux recommandations de la Commission d'enquête ayant trait au contre-coup des relèvements uniformes sur les expéditeurs à longue distance. Il est généralement reconnu que les provinces de l'Ouest sont les plus vivement atteintes par les relèvements uniformes visant les expéditions à longue distance. Le tableau intitulé, "Taux sur produits désignés, autres que les taux de concurrence. Répartition du tarif intra-provincial et interprovincial selon la distance parcourue", indique l'importance relative du transport à longue distance pour les différentes provinces; il est intéressant de noter que 56 p. 100 des wagons partis de l'Alberta et voyageant sous le régime des taux sur produits désignés, autres que les taux de concurrence, couvrent en moyenne plus de 500 milles; pour le Manitoba, le pourcentage est de 46 p. 100 et pour la Colombie-Britannique, de 44 p. 100. C'est là le premier des tableaux ci-joints. Les pourcentages sont indiqués au bas du tableau.

D'après l'analyse des bordereaux d'expédition, la Saskatchewan n'a pas de trafic interprovincial sur une distance moyenne de 500 à 750 milles. La Nouvelle-Ecosse se trouve dans une situation semblable à celle de la Saskatchewan. Pour ce qui est des distances moyennes dépassant 750 milles, la Saskatchewan enregistre le plus fort pourcentage. Viennent ensuite le Manitoba, la Colombie-Britannique, l'Alberta et la Nouvelle-Ecosse. Il est évident, à la lumière des pourcentages représentant les mouvements provinciaux, que les provinces de l'Ouest supportent le gros du fardeau que les relèvements uniformes imposent aux expéditeurs à longue distance.

Selon les modalités d'application envisagées présentement à l'égard de la subvention, la plus grande partie de celle-ci sera versée à l'égard de produits qui sont expédiés à une distance d'au plus 500 milles en moyenne. Plus précisément, 52.9 p. 100 des recettes du transport sous le régime des taux sur produits désignés autres que les taux de concurrence, proviennent du trafic couvrant une distance de 500 milles en direction ouest et 35.5 p. 100, du transport à des distances inférieures à 250 milles. Pour ce qui est des expéditions en provenance de la Colombie-Britannique, seulement 27 p. 100 des recettes sont tirées du trafic sur des distances inférieures à 500 milles, soit à peu près la moitié du chiffre national.

Permettez-moi de faire remarquer que les chiffres des recettes mentionnés ici ne s'appliquent qu'aux taux sur des produits désignés, autres que les taux de concurrence, et, en raison du manque de temps et du fait que 80 p. 100 du trafic auquel la subvention s'appliquera se fera sous le



régime de ces taux, nous estimons que ces chiffres constituent un exemple suffisant.

Le projet de loi relatif à une subvention fournit au gouvernement et à la Commission des transports l'occasion de donner suite aux importantes recommandations de la Commission Turgeon, en s'assurant que la dernière augmentation uniforme sera réduite de manière à supprimer les désavantages dont souffrent les expéditeurs à longue distance. En conséquence, Nous proposons que, au lieu d'appliquer la subvention sous forme de réduction proportionnelle uniforme du taux, la réduction soit graduée et que le pourcentage soit plus faible à l'égard des expéditions sur une distance de moins de 500 milles et plus élevé à l'égard de celles qui se font sur plus de 500 milles. A titre d'exemple, nous avons déposé le tableau intitulé, "Application de la subvention au trafic assujéti au régime des taux sur produits désignés, autres que les taux de concurrence, en provenance de la Colombie-Britannique". L'application de la subvention sur une base graduée soulagera un peu les expéditeurs à longue distance et, selon nous, c'est cette intention que le ministre exprimait quand il a déclaré à la Chambre le 7 avril 1959 :

"Le Gouvernement a jugé qu'il serait équitable d'alléger le fardeau imposé aux intéressés et, en particulier, à ceux qui doivent acquitter les frais de transport sur une *longue distance à travers le Canada*; c'est pour cette raison que ces subventions sont offertes maintenant."

Nous savons bien que l'application graduée d'une subvention comportant une réduction de taux présente des difficultés, tout comme l'application d'une augmentation des taux sur une base autre qu'un pourcentage, mais le contre-coup des augmentations uniformes sur la situation en matière de concurrence des expéditeurs à longue distance a été qu'il faut faire quelque chose pour trouver une solution plus équitable.

M. CHEVRIER: Avez-vous pris connaissance de l'article 3 du bill? Auriez-vous la bonté d'y jeter un coup d'oeil? Si les mots "augmentés de dix-sept pour cent", qui apparaissent à la vingtième ligne, étaient supprimés, cela répondrait-il à votre demande?

M. GUEST: Cela irait, je pense, un peu plus loin que ce que nous proposons.

M. DRYSDALE: Pour faire suite à la suggestion de M. Chevrier, le moyen à prendre dans le cadre de la présente mesure ne serait-il pas que les chemins de fer annoncent que tous les taux de transport, qui ont été majorés de 17 p. 100 et qui par la suite et en raison de la concurrence ont été réduits de sorte que la hausse n'est plus que de 10 p. 100 ou de quelque autre pourcentage, sont censés avoir été majorés de manière à porter le pourcentage de la hausse à 17 p. 100 immédiatement avant l'adoption du bill. Cela serait, je pense, en accord avec ce que M. Knowles a dit, parce que, aux termes de la loi, la majoration doit avoir été de 17 p. 100 avant l'adoption de la loi. Pourvu qu'il y ait un intervalle, même s'il n'était que de trente secondes, on jugerait, je pense, que les majorations ont précédé immédiatement la loi. M. Knowles aurait-il quelques remarques à faire à ce sujet?

M. CHEVRIER: Le ministre a déclaré à la Chambre que cela ne pouvait pas se faire.

M. DRYSDALE: M. Guest soutient, je pense, que les taux ont été réduits en raison de la concurrence. C'est justement en raison de cela qu'il serait possible, à mon avis, de les majorer de nouveau immédiatement avant l'adoption de la loi.



TAUX SUR PRODUITS DÉSIGNÉS AUTRES QUE LES TAUX DE CONCURRENCE

Répartition du tarif intra-provincial et interprovincial selon la distance parcourue

Distance en mille	Colombie Britannique	Alberta	Saskatchewan	Manitoba	Ontario	Québec	Nouveau-Brunswick	Nouvelle-Ecosse	Ile du Prince-Edouard	Terre-Neuve	Total	%
0- 249 .....	428	296	181	125	2,542	867	225	498	25	200	5,387	60.6
250- 499 .....	.....	133	287	63	413	391	142	90	.....	3	1,522	17.1
500- 749 .....	147	321	.....	69	.....	46	3	.....	.....	.....	586	6.6
750- 999 .....	58	99	103	40	69	.....	58	118	.....	.....	545	6.1
1000-1499 .....	73	.....	36	8	320	13	.....	33	1	.....	484	5.4
1500-1999 .....	.....	.....	24	40	49	5	4	.....	.....	.....	122	1.4
2000-2499 .....	48	117	7	4	3	30	.....	3	.....	.....	212	2.4
2500-2999 .....	9	6	.....	.....	11	.....	.....	.....	.....	.....	26	0.3
3000-3499 .....	3	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	5	0.05
											<u>8,889</u>	
% des wagons*												
Plus de 500 milles .....			44.1	55.9	26.6	46.2	13.4	7.1	15.0	20.7	3.8	.....
750 milles .....			24.9	22.9	26.6	26.4	13.4	3.7	14.3	20.7	3.8	.....
1000 milles .....			17.3	12.7	10.5	14.9	11.4	3.7	0.9	4.8	3.8	.....
1500 milles .....			7.8	12.7	4.9	12.6	1.8	2.7	0.9	0.4	.....	.....

\* Du total pour la province

SOURCE: Analyse des bordereaux d'expédition (1957).



TAUX SUR PRODUITS DÉSIGNÉS AUTRES QUE LES TAUX

Répartition des recettes du tarif interprovincial selon la distance parcourue

Distance en milles	Colombie Britannique	Alberta	Saskatchewan	Manitoba	Ontario	Québec	Nouveau Brunswick	Nouvelle Ecosse	Ile du Prince Edouard	Terre Neuve	Total	% du Total
(En dollars)												
0- 249	88,968	62,914	29,278	22,380	396,697	174,210	27,975	37,146	3,874	22,395	865,747	35.5
250- 499	.....	28,704	62,991	15,927	143,046	121,984	35,439	15,191	.....	759	424,041	14.4
500- 749	79,125	103,717	.....	36,858	.....	16,570	608	.....	.....	.....	236,872	9.7
750- 999	40,949	29,330	42,841	21,346	56,288	.....	22,446	42,994	.....	.....	256,194	10.5
1000-1499	49,517	.....	19,684	5,187	143,302	13,091	.....	18,449	641	.....	249,871	10.2
1500-1999	.....	.....	20,229	34,118	83,154	7,198	3,959	.....	.....	.....	148,658	6.1
2000-2499	55,281	96,075	7,725	3,473	4,600	49,047	.....	3,412	.....	.....	219,613	9.
2500-2999	10,604	6,307	.....	.....	15,246	.....	.....	.....	.....	.....	32,157	1.3
3000-3499	3,477	.....	.....	.....	.....	2,776	.....	.....	.....	.....	6,253	0.3
	327,921	327,047	182,478	139,283	842,333	384,876	90,427	117,192	4,425	23,154	2,439,406	100.0



APPLICATION DE LA SUBVENTION DU TARIF ASSUJÉTI AU RÉGIME DES TAUX SUR PRODUITS DÉSIGNÉS (AUTRES QUE LES TAUX DE CONCURRENCE), EN PROVENANCE DE LA COLOMBIE BRITANNIQUE:

A SEPT POUR CENT; SELON UN POURCENTAGE GRADUÉ DE MANIÈRE À DONNER LES MÊMES RECETTES

COMITÉ PERMANENT

Destination	Distance moyenne	Nombre de wagons	Pour cent	Tonnes-milles	Pour-cent	Recettes	Pour-cent	Subvention de 7%	Taux gradué	Subvention
	(Milles)									
Colombie-Britannique .....	178	428	55.9	3,606	22.0	88,986	27.1	6,229	6	5,338
Alberta .....	577	147	19.2	2,677	16.3	79,125	24.1	5,539	6	4,747
Saskatchewan .....	920	58	7.6	1,666	10.2	40,949	12.5	2,866	7	2,866
Manitoba .....	1,131	73	9.5	3,424	20.9	49,517	15.1	3,466	8	3,962
Ontario .....	2,168	48	6.3	4,139	25.3	55,281	16.8	3,870	9	4,975
Québec .....	2,636	9	1.2	704	4.3	10,604	3.2	742	9	954
Nouveau-Brunswick	3,064	2	0.2	98	0.6	2,493	0.7	174	9	199
Nouvelle-Ecosse .....	3,440	1	0.1	68	0.4	984	0.3	69	9	78
								22,954		23,119

SOURCE: Analyse des bordereaux d'expédition (1957).



M. HEES : La réponse est non, monsieur le président.

M. DRYSDALE : Pour quelle raison ?

M. HEES : Je l'ai expliqué aussi clairement que je l'ai pu. Les 20 millions de dollars ont une limite. Nous avons l'intention d'employer les 20 millions de dollars de la façon la plus efficace, c'est-à-dire d'en faire bénéficier ceux qui sont le plus durement frappés par l'augmentation des taux de transport dont il est question ici. Nous croyons, après mûre réflexion, que la méthode que nous avons exposée permettra d'apporter le plus grand secours. Nous nous trompons peut-être, mais c'est ce que nous croyons après mûre réflexion.

M. DRYSDALE : A vrai dire, nous sommes d'accord avec le ministre parce que, selon la décision de la Commission des transports, une augmentation de 17 p. 100 était autorisée à l'égard de certains produits désignés. Tout cela est bien dans la mesure où il s'agit de la Commission, mais en raison des circonstances existantes les chemins de fer n'ont peut-être pas été capables d'appliquer le plein pourcentage de l'augmentation à l'égard de certains de ces produits.

M. HEES : L'objet de la présente mesure n'est pas de subventionner les voituriers, mais plutôt les consommateurs qui doivent payer les taux majorés. Les consommateurs qui ne paient pas la pleine augmentation de 17 p. 100 ne sont pas aussi durement frappés que ceux qui la paient, et nous voulons aider ceux qui paient la pleine augmentation parce que, à notre avis, ce sont eux qui sont le plus durement frappés.

M. DRYSDALE : Le ministre reconnaît-il que, aux termes de la présente mesure, rien n'empêche les chemins de fer d'augmenter immédiatement ces taux de manière qu'ils englobent le plein pourcentage de 17 p. 100 avant l'entrée en vigueur de la loi afin d'être en mesure de bénéficier des avantages qu'elle offre.

M. HEES : Si la loi leur permet d'agir ainsi, ils peuvent, bien entendu, le faire.

M. DRYSDALE : Le commissaire Knowles aurait-il l'obligeance de nous dire ce qu'il pense de cette façon d'interpréter la mesure ?

M. KNOWLES : Selon moi, cette façon d'interpréter la mesure signifie simplement que l'application de la subvention s'étend aux taux de concurrence et qu'un fort trafic additionnel en bénéficiera.

M. DRYSDALE : Voici où je veux en venir : si telle n'est pas l'intention, la loi est mal rédigée car, à la lecture de la mesure, je comprends que les chemins de fer peuvent majorer les taux de manière à les frapper du plein pourcentage de l'augmentation autorisée, n'importe quand avant l'entrée en vigueur de la loi.

M. KNOWLES : En effet ; mais il s'agit ici d'une ordonnance permissive. Si les chemins de fer n'ont pas appliqué le plein pourcentage de l'augmentation, s'ils se sont contentés de 10 ou 14 p. 100, ou encore s'ils ont appliqué le plein pourcentage pour ensuite effectuer des réductions de 3, 4, 5 ou 6 p. 100, ils peuvent alors majorer les taux jusqu'à concurrence du plein pourcentage de 17 p. 100 et l'expéditeur bénéficiera automatiquement de la réduction relative aux taux majorés de 17 p. 100.

M. CHEVRIER : Monsieur Guest, dans la première partie de votre mémoire, vous dites que les chemins de fer n'ont pas donné suite à la recommandation de la Commission royale, ayant trait tout particulièrement



aux relèvements uniformes. Ce que la recommandation disait était que, eu égard au contre-coup des augmentations uniformes, les chemins de fer pourraient étudier le problème afin d'y trouver un remède et d'appliquer eux-mêmes ce remède. Pourriez-vous me dire si le gouvernement de la Colombie-Britannique s'est adressé aux chemins de fer, aux deux principaux chemins de fer, pour leur demander de faire quelque chose à l'égard des taux du transport à de longues distances, de manière à atténuer les effets des augmentations uniformes.

M. GUEST: La recommandation de la Commission Turgeon, si je m'en souviens bien, ajoute que si les chemins de fer ne le font pas, il appartient à la Commission des transports de le faire. Non seulement la Colombie-Britannique, mais les autres provinces également ont demandé à la Commission des transports de prendre cela en considération. Cette dernière a toujours répondu,—et elle avait raison jusqu'à un certain point,—que l'application d'autres solutions créerait trop de problèmes. Par exemple, le remède pourrait être,—et on en parle ces temps-ci,—d'appliquer l'augmentation uniforme en partie sur le poids et en partie sous forme d'un pourcentage du taux.

M. CHEVRIER: Permettez-moi de vous interrompre. Je ne voudrais pas vous donner tort, car il pourrait arriver que je ne connaisse pas très bien une autre partie des recommandations. A tout événement, il y a à la page 67 deux phrases qui se lisent ainsi qu'il suit:

Le remède à la situation ne consiste pas à interdire ces majorations par une mesure législative ou autre; c'est aux compagnies ferroviaires elles-mêmes qu'il appartient de la corriger. Celles-ci devraient étudier tous les aspects de la situation du trafic et présenter à la Commission des transports. . .

On ne dit pas que c'est à la Commission qu'il appartient de le faire.

M. GUEST: Plus loin, il est dit:

. . . si elles n'abordent pas le problème de cette manière, il incomberait à la Commission des transports de les y contraindre.

M. CHEVRIER: Ne croyez-vous pas, cependant, que vous devriez d'abord présenter des revendications aux chemins de fer et vous assurez s'ils ont ou non l'intention d'accéder à vos requêtes?

M. GUEST: Monsieur le président et monsieur Chevrier, selon moi, les provinces ont présenté de nombreuses requêtes aux chemins de fer. Autant que je sache ceux-ci ont toujours appuyé l'argument de la Commission selon lequel les augmentations uniformes constituent le seul moyen de majorer les taux.

M. CHEVRIER: Je croyais que les choses allaient dans le sens contraire. Je me trompais peut-être.

M. GUEST: Il se peut qu'elles aillent dans le sens contraire, mais cela revient au même.

Je sais de façon certaine que, dans les causes intéressant le tarif-marchandises, les chemins de fer ont toujours affirmé que n'importe quelle autre mesure entraînerait trop de complications; mais le contre-coup a été grave sur la situation en matière de concurrence des expéditeurs à longue distance de la province de Colombie-Britannique en particulier et de la province d'Alberta aussi, j'en suis sûr, et selon les chiffres, de la province du Manitoba également. Mais, je représente la province de Colombie-Britannique et je sais que certaines de nos industries ont perdu des marchés ou ont vu leurs marchés diminuer sans cesse.



Je ne veux pas donner à entendre que cette situation était toujours due aux prix élevés de transport, mais il est certain que les augmentations uniformes ont mis l'industrie de la Colombie-Britannique dans une situation très difficile vis-à-vis des marchés de l'Est du Canada et vis-à-vis des marchés du Manitoba et de certaines parties de la Saskatchewan, pour ne pas mentionner ceux de la tête des lacs.

M. CHEVRIER: Comment le trafic en provenance de la Colombie-Britannique est-il réparti entre, d'une part, celui qui est assujéti aux taux transcontinentaux et, d'autre part, celui qui se fait sous le régime des taux en cause ici, soit les taux de catégorie et les taux sur produits désignés?

M. GUEST: Il m'est impossible de répondre à la question en ce moment, mais je pense pouvoir le faire demain matin.

M. CHEVRIER: Est-il exact que la plus grande partie du trafic se fait sous le régime des taux transcontinentaux?

M. GUEST: Je ne le crois pas, mais j'aurai le renseignement pour vous au plus tard demain matin.

M. CREAGHAN: J'aurais deux questions à poser au sujet du mémoire. La première a trait à l'alinéa 3, où vous dites qu'en raison de la concurrence, ou "autres circonstances" les chemins de fer n'ont pas imposé le plein pourcentage de l'augmentation, qui est de 17 p. 100. En certains cas l'augmentation a été bien inférieure à 17 p. 100, mais supérieure à 10 p. 100. Pour satisfaire ma curiosité, auriez-vous l'obligeance de nous dire ce que vous entendez par "ou autres circonstances", c'est-à-dire en dehors de la concurrence?

M. GUEST: Voici, certains taux sont définitivement des taux de concurrence. Je crois que M. Knowles a expliqué cela en détail hier.

M. CREAGHAN: Parlez-vous maintenant des taxes convenues et des taux de concurrence?

M. GUEST: Non, monsieur. Je cherche à répondre à la question parce que, dans un cas, il s'agit de concurrence tandis que, dans l'autre, il s'agit "d'autres circonstances". Un taux dit de concurrence a pour objet de permettre de soutenir la concurrence du transport par eau ou de quelque autre forme de transport. Il y a ensuite des réductions de taux qui résultent de la concurrence que les chemins de fer se font entre eux. Il s'agit dans ce dernier cas d'une forme spéciale de concurrence.

Il y a des taux qui sont plus bas par suite de certaines situations en matière de concurrence qui existent sur le marché. Ces taux sont parfois mais pas toujours considérés "officiellement" comme des taux de concurrence. Les opinions sont partagées sous ce rapport, c'est-à-dire sur ce qui constitue un taux de concurrence. Voici ce que nous demandons: si le taux a été majoré en décembre dernier, c'est-à-dire si ce taux était un taux normal jusque-là et que, du fait de l'augmentation, il devrait bénéficier, jusqu'à concurrence d'une hausse de 10 p. 100, de la même réduction.

M. CREAGHAN: Ne s'est-il pas produit un changement marqué en Colombie-Britannique depuis le 18 novembre dernier, sous le rapport de la concurrence ou des autres circonstances?

M. GUEST: Il y a eu des changements passablement marqués. Je peux vous dire ceci: lors d'une réunion de notre comité consultatif sur le tarif-marchandises, il y a dix jours, au cours de laquelle la présente question a été débattue, quelques-uns des plus importants expéditeurs de la province à qui l'on demandait, au cours de l'étude des taux frappés de la



hausse de 17 p. 100, de citer des exemples, ont répondu que la chose était difficile à cause de la situation, sous le rapport de la concurrence, qui s'était manifestée depuis le 1er décembre 1958 et aussi parce que les chemins de fer n'avaient pas encore précisé leur position. La situation n'est pas claire pour ce qui est des taux et, malheureusement, de ceux de quelques-uns de nos principaux produits.

M. CREAGHAN: Voici ma dernière question: je suppose que vous n'êtes pas opposés en principe à la subvention de 20 millions de dollars?

M. GUEST: Pas du tout.

M. CREAGHAN: Vous semblez vous opposer à l'objet du bill. Si je comprends bien, vous voulez un autre bill prévoyant une subvention qui serait versée à l'égard de taux d'autres catégories, qui ne sont pas visés par le présent bill.

M. GUEST: Non, monsieur. Nous ne demandons pas une subvention à l'égard des taxes convenues ou des taux de concurrence. Mais, étant donné l'incertitude de la situation, nous demandons simplement que le taux normal qui a été frappé de l'augmentation de 17 p. 100, puis pour quelque raison a été réduit de manière que l'augmentation fût inférieure à 17 p. 100 mais supérieure à 10 p. 100, bénéficie de la différence qu'il pourrait y avoir entre le taux majoré de 10 p. 100 et le taux réduit.

M. CREAGHAN: Je croyais que tous les taux de catégories ou sur produits désignés devaient être majorés de 17 p. 100.

M. GUEST: La hausse n'est pas obligatoire. La Commission des transports public une ordonnance et elle dit aux chemins de fer: vous pouvez majorer les taux de 17 p. 100 ou moins. Les chemins de fer sont libres de le faire ou non. Mais s'ils réduisent le taux de l'augmentation, pour des raisons de concurrence peut-être,—c'est habituellement le cas,—le taux de transport devient un taux de concurrence; mais le taux qui, jusqu'ici, a subi toutes les majorations autorisées et n'a pas été réduit du fait de la concurrence devient aujourd'hui dans une certaine mesure, à cause de cette dernière hausse de 17 p. 100, un taux de concurrence. C'est ce taux que nous voulons protéger.

M. CREAGHAN: Il me semble qu'hier M. Knowles ou un autre témoin a déclaré au Comité que, apparemment, tous les taux autres que les taux de concurrence avaient été majorés de 17 p. 100. Est-ce que je fais erreur à ce sujet?

M. KNOWLES: C'est ce que j'avais compris. M. J. M. Roberts, gérant général adjoint du trafic-marchandises du Pacifique-Canadien, se trouve parmi nous. Vous pourriez peut-être lui demander s'il a majoré certains taux de 11, 12, 13, 14 ou 16 p. 100. Je ne connais pas tous les taux; mais M. Roberts, qui s'occupe de ce domaine pour le compte du Pacifique-Canadien, pourra vous répondre.

M. CREAGHAN: C'est un point que je n'ai pas compris hier; j'étais certain que la hausse s'appliquait aux taux autres que les taux de concurrence.

M. CHEVRIER: Et aux taux de catégorie.

M. CREAGHAN: En effet et qu'ils avaient automatiquement été majorés de 17 p. 100.

M. CHEVRIER: Non, selon moi, cela n'est pas exact.

M. DRYSDALE: Adressons-nous au représentant du Pacifique-Canadien.



M. CREAGHAN : Si ma supposition est juste, toutes nos délibérations ont porté sur l'objet de la mesure.

M. FISHER : J'aurais quelques questions à poser à M. Guest. Aurai-je l'occasion de l'interroger demain ?

M. CHEVRIER : Non, posez vos questions maintenant.

M. CREAGHAN : Si nous pouvions obtenir une réponse sur ce point, nous aurions tout au moins si nous examinons des questions qui n'ont aucun rapport avec la mesure.

M. J. M. ROBERTS : (*gérant général adjoint du trafic, Pacifique-Canadien*) : Les taux ont tous été majorés et ont tous été soumis au tarif que M. Knowles a mentionné par la suite. Il se peut que, en raison de la concurrence, le relèvement de 17 p. 100 ait été supprimé. Mais auparavant, le 1er décembre, tous les taux normaux de catégorie et sur produits désignés ont été majorés à l'intérieur du pays.

M. CHEVRIER : Vous les avez peut-être majorés de 3 ou de 5 p. 100 seulement, en certaines circonstances ?

M. ROBERTS : Non, monsieur, pas au début.

M. CHEVRIER : Pas au début, mais après l'entrée en vigueur de la décision, vous avez peut-être réduit le 17 p. 100 à 3, 5 ou 10 p. 100 ?

M. ROBERTS : C'est exact, nous avons réduit le taux selon les exigences de la concurrence.

M. CHEVRIER : Mais les taux avaient d'abord été majorés de 17 p. 100 ?

M. ROBERTS : Le temps ne nous permet pas de faire un choix. Nous devons appliquer la pleine augmentation à tous les taux visés et je crois savoir que c'est ainsi que nous avons procédé.

M. DRYSDALE : Vous dites qu'une faible proportion seulement des taux ont été majorés de 17 p. 100 ?

M. ROBERTS : Non, je ne dis pas cela.

M. DRYSDALE : Une forte proportion alors ?

M. ROBERTS : Oui, monsieur.

M. FISHER : Diriez-vous que la Colombie-Britannique, dont les expéditions se font à grande distance, a plus profité de la réduction que certaines des autres provinces ?

M. ROBERTS : Non, je ne dirais pas cela. Par exemple, le taux de transport du bois de la Colombie-Britannique expédié à l'Est du Canada n'a pas été majoré de 17 p. 100, parce que ce produit est expédié sous le régime d'un taux de concurrence, tout comme le bois de la Saskatchewan.

M. FISHER : Oui, je sais tout cela.

M. DRYSDALE : Le Pacifique-Canadien a-t-il l'intention de relever tous ces taux et de profiter de l'occasion pour les remettre au niveau que donnait le relèvement de 17 p. 100 ?

M. ROBERTS : La question n'a pas été prise en considération.

M. CHEVRIER : Au sujet des taux mentionnés, pourriez-vous nous dire quelle proportion d'entre eux sont demeurés majorés et quelle proportion ont été réduits ? Pourriez-vous faire la répartition du trafic ?



M. ROBERTS: Je regrette, j'en suis incapable.

M. CHEVRIER: Diriez-vous que 10 p. 100 ont été réduits et que 90 p. 100 ne l'ont pas été?

M. ROBERTS: Les taux sont si nombreux que je n'oserais pas hasarder une opinion. Je vous induirais en erreur si j'essayais.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Y a-t-il des taux de catégorie qui sont devenus des taux de concurrence?

M. ROBERTS: Je dirais qu'un taux frappé de la hausse de 17 p. 100 le 1er décembre qui serait subséquemment réduit dans la même proportion ou dans une proportion moindre, le serait par suite des exigences de la concurrence et que, automatiquement, il deviendrait un taux de concurrence.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il se peut que la réduction ait été effectuée tout de suite.

M. ROBERTS: Nous avons agi aussi vite que nous l'avons pu.

M. FISHER: Est-il possible qu'à l'égard d'un endroit desservi à la fois par le National-Canadien et par le Pacifique-Canadien, l'un des chemins de fer réduise le pourcentage de 17 p. 100 et que l'autre ne le fasse pas?

M. ROBERTS: Non, monsieur. Nous n'aimons pas voir le National-Canadien accaparer la clientèle. Si le National-Canadien supprime la hausse et que nous ne le fassions pas, le National-Canadien aurait les clients.

M. FISHER: Si je vous donnais un exemple où le National-Canadien aurait supprimé la hausse de 17 p. 100 à l'égard d'une expédition de bois de la Colombie-Britannique à Armstrong dans le territoire est desservi par le National-Canadien et, de là, à la tête des lacs, diriez-vous que la chose s'est faite normalement ou qu'elle était accidentelle?

M. ROBERTS: Tout dépend des conditions de cette réduction. Je ne connais pas les circonstances. Il faudrait étudier cela.

M. CHEVRIER: La loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien n'exige-t-elle pas de vous une certaine mesure de collaboration?

M. ROBERTS: En effet, autrement ce serait le chaos.

M. DRYSDALE: M. Guest a proposé une méthode que je juge très équitable, celle de graduer les taux. Selon lui, l'initiative devrait résulter d'une étude effectuée par les chemins de fer. En votre qualité de représentant du Pacifique-Canadien, auriez-vous objection à proposer une pareille étude afin de rendre les taux plus équitables à travers le Canada?

M. ROBERTS: Nous avons essayé ce moyen dans le cas de la hausse de 17 p. 100 et nous avons eu de la difficulté à décider quels genres de produits il y aurait lieu de frapper de ce qu'on pourrait appeler une augmentation uniforme. Les provinces ont prétendu que nous devrions faire disparaître les inégalités résultant d'une augmentation proportionnelle uniforme. A notre avis, il ne nous appartient pas à nous les chemins de fer de décider à quelle industrie ou à quel produit particulier une pareille mesure devrait s'appliquer. Si nous agissions ainsi, nous pourrions commencer par les fruits frais et, de là, passer aux conserves de fruits puis à la viande fraîche et ensuite aux conserves de viande; nous pourrions encore commencer par les bardeaux ordinaires en bois, puis passer ensuite aux bardeaux en amiante, puis aux bardeaux d'asphalte; il n'y aurait pas de fin.

M. DRYSDALE: Etes-vous d'avis que la Commission des transports serait mieux en mesure d'effectuer une pareille étude?



M. ROBERTS: Je préférerais ne pas répondre à la question. A mon avis, la chose est assez difficile lorsqu'il s'agit d'une augmentation générale.

M. DRYSDALE: Croyez-vous que la gradation des taux serait plus équitable que l'application d'un taux uniforme? La réduction que donnerait la gradation des taux serait-elle avantageuse pour le trafic à longue distance? A mesure que les distances augmentent, les taux par mille diminuent et l'avantage en découlant pour l'expéditeur à longue distance devrait, selon vous, faire partie intégrante de la structure du tarif?

M. ROBERTS: A mesure que la distance augmente, le taux par mille diminue et c'est là que réside l'avantage dont bénéficie l'expéditeur à longue distance.

M. DRYSDALE: Etes-vous d'avis que l'augmentation et la diminution proportionnelles devraient être graduées comme le propose M. Guest dans son mémoire? Il a fait les calculs à l'endroit de la Colombie-Britannique et ce serait 6 p. 100 sur une distance n'excédant pas 577 milles, 7 p. 100 pour les distances de 920 milles et 8 p. 100 pour 1,131 milles, jusqu'à un maximum de 9 p. 100. Que pensez-vous de cela?

M. ROBERTS: Quel que soit le moyen employé, la même difficulté subsiste, qu'il s'agisse d'une augmentation uniforme de tant de cents les 100 livres ou d'une augmentation graduée comme certains gouvernements proposent.

M. CHEVRIER: N'est-il pas exact, comme le mémoire le donne à entendre, que plus la distance est grande, plus le contre-coup de l'augmentation uniforme est marqué?

M. ROBERTS: Si l'on considère le prix en argent les 100 livres, mais non pas si l'on considère le service obtenu.

M. CHEVRIER: Vous n'acceptez donc pas l'affirmation lue il y a un instant, selon laquelle l'augmentation uniforme a des effets plus marqués dans les provinces où l'expédition se fait à longue distance?

M. ROBERTS: Il va sans dire que, selon nous, l'augmentation proportionnelle impose à chacun sa part appropriée des frais.

M. CHEVRIER: La Commission royale a bien dit que l'augmentation uniforme avait des effets plus marqués sur les provinces éloignées que sur celles du centre du Canada. Avez-vous quelque remède à proposer?

M. ROBERTS: Non, monsieur, je n'en ai pas.

M. CREAGHAN: Vous avez dit au Comité que tous les taux avaient été majorés de 17 p. 100, après quoi un grand nombre avaient été réduits. Ce qui m'inquiète, c'est que, probablement, la veille de l'adoption de la loi, tous ces taux seront de nouveau majorés pour englober le plein pourcentage de 17 p. 100 ou encore que les taux à l'égard de certains produits choisis le seront, selon l'époque de l'année où la loi sera proclamée, ce qui créera beaucoup de confusion encore une fois chez les expéditeurs par tout le pays.

M. ROBERTS: Non, monsieur. Pour ma part, je n'ai jamais songé à majorer les taux.

M. CREAGHAN: L'objet du présent bill est de verser 20 millions de dollars de dédommagement aux expéditeurs canadiens; pour obtenir ce dédommagement, l'augmentation de 17 p. 100 doit être en vigueur le jour où la loi sera adoptée. Si j'interprète correctement l'article 3, les expéditeurs ne bénéficieront d'aucun dédommagement, à moins que vous ne majoriez de nouveau les taux la veille de l'entrée en vigueur de la loi.



M. ROBERTS: Il nous faut donner un avis de trente jours avant de majorer les taux.

M. DRYSDALE: Dans ce cas, vous feriez mieux de donner cet avis dès maintenant.

M. HORNER (*Acadia*): Monsieur le président, j'aimerais demander au ministre, ou à M. Knowles, exactement combien grande serait la difficulté de graduer les augmentations proportionnelles de manière que le plus fort pourcentage s'applique au transport à plus de 500 milles.

M. HEES: Nous avons envisagé cette possibilité lors de la préparation du bill. Nous l'avons étudiée sérieusement pendant quelques réunions. M. Knowles peut vous expliquer brièvement le pourquoi des conclusions auxquelles nous en sommes venus.

M. HORNER (*Acadia*): Il me semble que cette mesure serait la plus avantageuse pour les consommateurs qui paient pour la plus grande distance.

M. HEES: C'est ce que nous pensions aussi. M. Knowles peut vous expliquer les difficultés que comporte la mesure.

M. KNOWLES: Je vais vous donner un exemple: une caisse de produits alimentaires est expédiée de Montréal à Toronto. Le taux a été majoré de 38¢ les 100 livres. Il sera ensuite réduit de 15¢. Pour le transport à Vancouver de la même caisse de produits alimentaires, le taux a été majoré de \$1.92 les 100 livres, non pas de 38¢. Il a été majoré presque de cinq fois autant et il sera réduit de cinq fois autant, soit de 79¢. Les réductions sont plus marquées sur les longues distances que sur les courtes et je ne vois pas ce que la Colombie-Britannique pourrait désirer de plus.

M. HORNER (*Acadia*): Cela satisfait-il M. Guest?

M. GUEST: C'est justement l'argument de la Commission Turgeon. Le taux de transport de ces produits a été majoré de 38¢ de Montréal à Toronto; une fois le taux réduit, la majoration ne sera plus que de 23¢. Quand les taux sont majorés selon un pourcentage, la valeur du produit augmente. La situation d'un produit, sous le rapport de la concurrence, devient beaucoup moins avantageuse quand le taux de transport est frappé d'une augmentation proportionnelle. Bien entendu, une diminution proportionnelle réduit le taux dans la même mesure que l'augmentation proportionnelle le relève. Mais le taux demeure inéquitable par suite de l'effet d'une suite d'augmentations proportionnelles. Le manque d'équité réside dans la différence en argent entre le prix du transport à longue distance qui coûte cher et celui du transport à courte distance qui coûte peu. Il est vrai qu'un service est fourni et le voyage à longue distance exige plus de travail qu'un voyage à courte distance. Mais, étant donné les distances qui existent au Canada, la situation est lourde de conséquences pour ceux qui expédient à un marché situé à une distance de 1,000 ou de 1,500 milles.

M. HEES: Monsieur Guest, vous dites que des injustices sont faites à toute la population de la Colombie-Britannique parce que tout ce que ces gens achètent vient de l'Est et qu'ils doivent payer pour un transport à longue distance. Que dire des consommateurs de l'Ontario qui achètent des pommes de la Colombie-Britannique, du saumon de la Colombie-Britannique et du contre-plaqué ou du bois de la Colombie-Britannique? Si vous demeurez à Vancouver, vous ne payez à peu près rien pour le transport de ces produits; mais si vous habitez Toronto, ce transport vous coûte cher. De cette façon l'argument se complique vraiment. Pour être philosophe, on pourrait dire que la population privilégiée de la Colombie-Britannique paie



ce surplus pour le privilège d'habiter la province qui, à ses yeux, est la plus belle province du Canada. Voilà ce qui résume tout.

M. DRYSDALE: Bravo! Le seul point, monsieur le président . . .

Le PRÉSIDENT: Excusez-moi, mais nous n'avons plus le quorum.

M. DRYSDALE: Continuons quand même, je ne crois pas que le Règlement exige que nous ayons le quorum continu.

Le PRÉSIDENT: Oui, nous devons l'avoir. Nous nous réunirons demain, messieurs, à 9 heures et demie du matin, dans cette salle, et de nouveau à trois heures et demie de l'après-midi.

M. HEES: Je regrette beaucoup, monsieur le président, mais il me sera impossible d'être ici demain. Je m'attendais que le Comité terminerait ses délibérations aujourd'hui et j'ai pris rendez-vous à Washington demain au sujet de la question du pilotage. M. Fisher et M. Chevrier m'ont vivement encouragé à m'y rendre. Je ne peux pas remettre ce voyage à plus tard et je ne serai donc pas ici demain.

M. CHEVRIER: Je le regrette infiniment parce que je dois m'absenter aussi et je comptais que vous seriez ici.

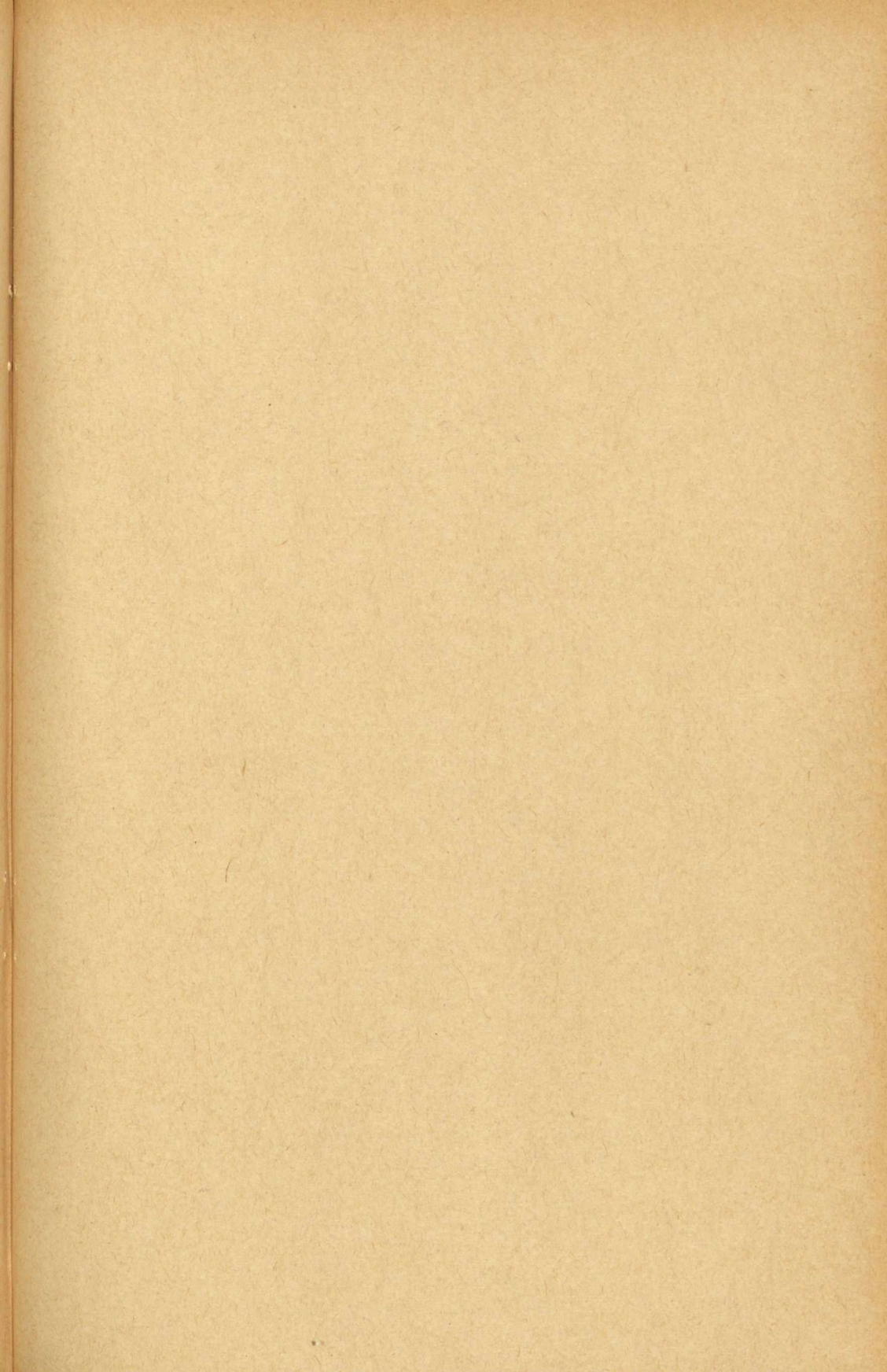
M. HEES: Dans ce cas, le Comité devrait avancer de beaucoup son travail demain.

Le PRÉSIDENT: Merci, messieurs. Nous nous retrouverons demain matin et nous aurons d'autres témoins à entendre.





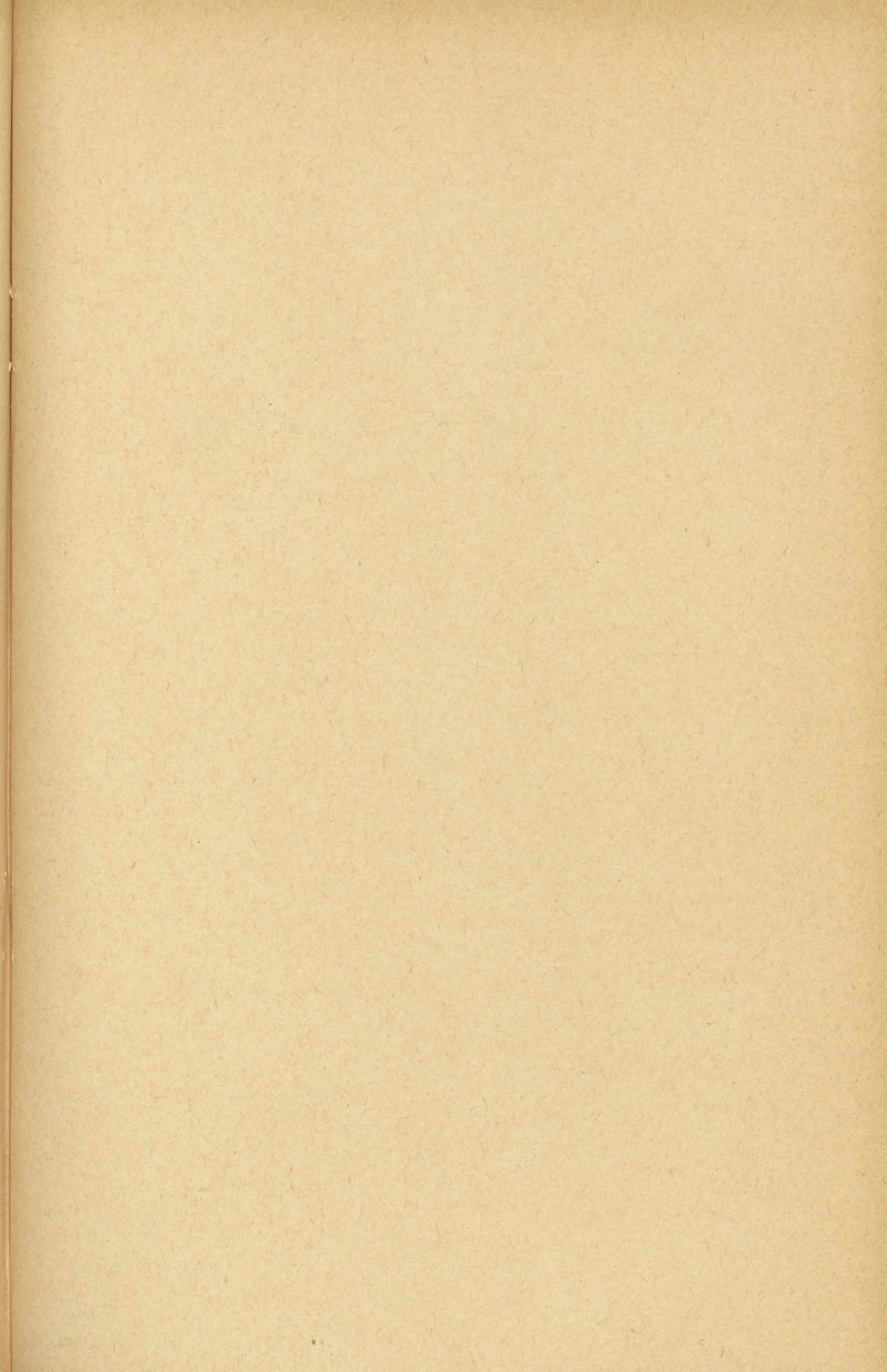








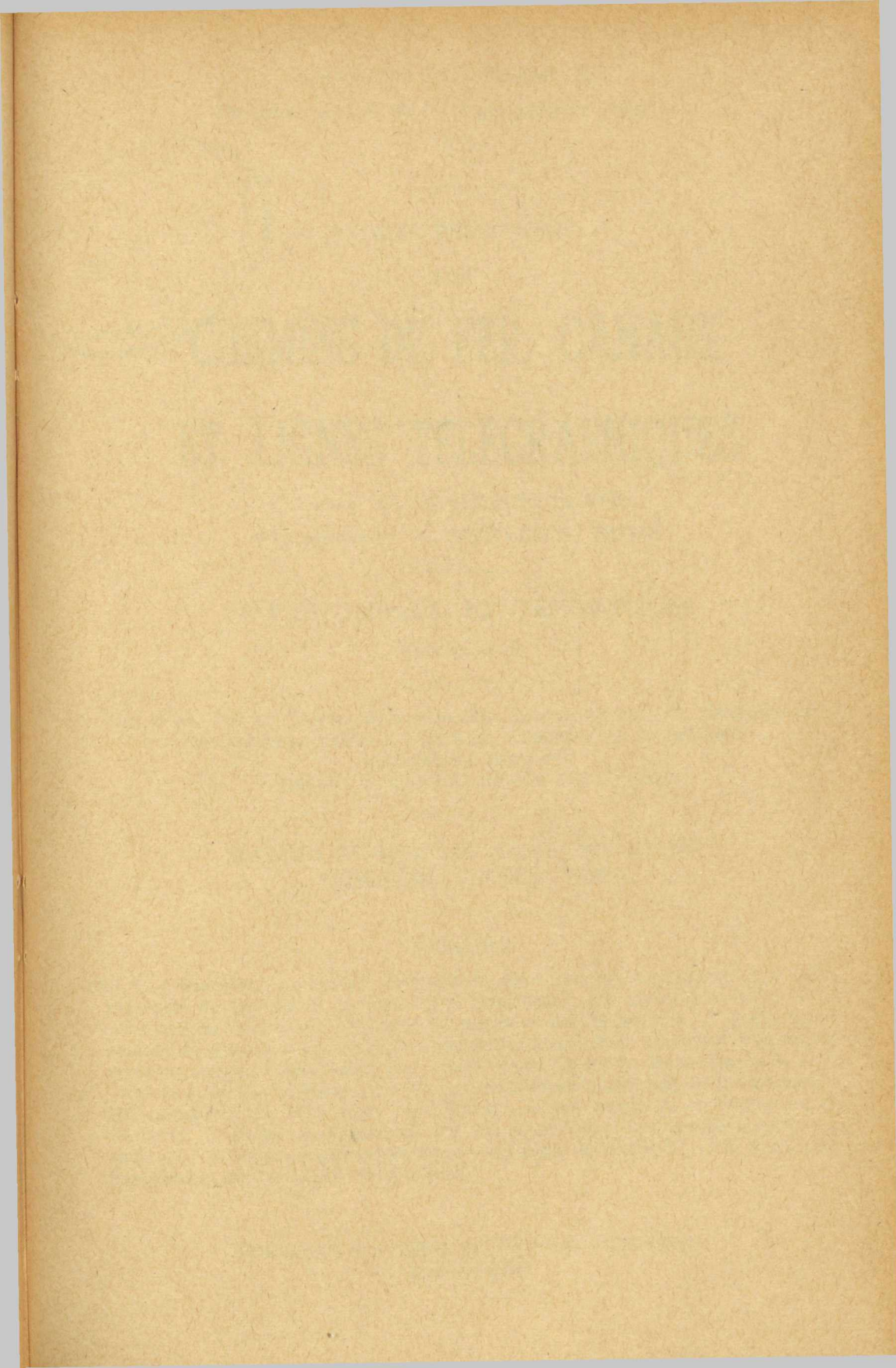


















CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session de la vingt-quatrième législature

1959

---

COMITÉ PERMANENT

DES

# CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président:* M. GORDON K. FRASER,

*Vice-président:* M. MARVIN W. HOWE

---

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

---

Bill C-38, Loi pourvoyant à la réduction de certains taux de transport de marchandises établis à l'égard de catégories et de produits spécialement désignés

Y compris le quatrième rapport à la Chambre

---

SÉANCES DU JEUDI 16 AVRIL 1959 ET DU  
VENDREDI 17 AVRIL 1959

---

TÉMOINS:

MM. L. J. Knowles, commissaire, Commission des transports du Canada; A. S. Kirk, directeur du Service de la circulation, Commission des transports; G. A. Scott, directeur du Service de l'économique, ministère des Transports; J. Guest, représentant du gouvernement de la Colombie-Britannique; E. A. Charnock et H. Styffe, représentants du Comité mixte des transports des Chambres de commerce de Fort-William et de Port-Arthur; H. A. Mann, administrateur exécutif de la Commission des transports des Maritimes; J. J. Frawley, avocat-conseil du gouvernement de l'Alberta; J. Magee, secrétaire exécutif des Associations des camionneurs du Canada Inc.; A. Mauro, représentant du gouvernement du Manitoba; et V. Stechishin, Commission des transports du Manitoba.





COMITÉ PERMANENT  
DES  
CHEMINS DE FER, CANAUX ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES

*Président* : M. G. K. Fraser,

*Vice-président* : M. M. W. Howe,

et MM. :

Allmark	Drysdale	McPhillips
Asselin	Fisher	Michaud
Badanai	Fréchette	Monteith ( <i>Verdun</i> )
Baldwin	Grills	Nielsen
Batten	Hardie	Nixon
Bell ( <i>Saint-Jean-Albert</i> )	Horner ( <i>Acadia</i> )	Pascoe
Bigg	Horner ( <i>Jasper-Edson</i> )	Payne
Bourbonnais	Howard	Phillips
Bourget	Johnson	Racine
Brassard ( <i>Lapointe</i> )	Keays	Richard ( <i>Kamouraska</i> )
Browne ( <i>Vancouver-Kingsway</i> )	Kennedy	Rynard
Brunsdén	MacInnis	Small
Cadiou	MacLean ( <i>Winnipeg-Nord-Centre</i> )	Smallwood
Campbell ( <i>Stormont</i> )	Martin	Smith ( <i>Calgary-Sud</i> )
Chevrier	Martini	Smith ( <i>Lincoln</i> )
Chown	McBain	Smith ( <i>Simcoe-Nord</i> )
Creaghan	McDonald ( <i>Hamilton-Sud</i> )	Tassé
Crouse	McMillan	Thompson
Dupuis		Tucker
		Webster
		Wratten

*Secrétaire du Comité* :  
J. E. O'CONNOR.



## RAPPORT À LA CHAMBRE

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques a l'honneur de présenter son

### QUATRIÈME RAPPORT

Le Comité a étudié le bill suivant et a décidé d'en faire rapport sans amendement :

Bill C-38, Loi pourvoyant à la réduction de certains taux de transport de marchandises établis à l'égard de catégories et de produits spécialement désignés.

Le Comité recommande que les mots "ainsi que le trafic qu'ils viseront", paraissant aux lignes 4 et 5 du paragraphe 2 de l'article 3, soient examinés afin d'en déterminer davantage l'effet sur l'application du bill. Un exemplaire des procès-verbaux et des témoignages relatifs audit bill est annexé au présent rapport.

*Le vice-président,*

W. M. HOWE.







## PROCÈS-VERBAL

JEUDI, 16 avril 1959

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9h.50 du matin sous la présidence de M. Howe, vice-président.

*Présents* : MM. Asselin, Badanai, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Campbell (*Stormont*), Chown, Creaghan, Crouse, Drysdale, Fisher, Grills, Hardie, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Kennedy, MacLean (*Winnipeg-Nord-Centre*), McMillan, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Nixon, Pascoe, Phillips, Smallwood, Smith (*Calgary-Sud*), Tucker et Wratten (27).

*Aussi présents* : MM. R. Kerr, président de la Commission des transports du Canada; L. J. Knowles, commissaire; A. S. Kirk, directeur de la Division du trafic; J. Magee, secrétaire exécutif des Associations des camionneurs du Canada, Inc.; J. Guest, représentant du gouvernement de la Colombie-Britannique; E. A. Charnock et H. Styffe, représentants du Comité conjoint des transports des Chambres de commerce de Fort-William et de Port-Arthur; A. Mauro, représentant du gouvernement de la province du Manitoba; et V. Stechishin, directeur de la Commission des transports du Manitoba.

Le vice-président fait observer que le Comité est en nombre et appelle M. Guest, que l'on continue d'interroger sur l'article 1 du bill.

MM. Charnock et Styffe sont présentés et donnent lecture d'un mémoire au nom du comité conjoint des transports, des Chambres de commerce de Fort-William et de Port-Arthur.

Ils sont interrogés et la séance est interrompue à 11 h. 15

A 11 h. 25, M. Mauro est appelé et présente les vues de la province du Manitoba avec l'aide de M. Stechishin.

Le Comité finit d'interroger MM. Mauro et Stechishin et la séance, suspendue à 12 h. 15 est reprise à 3 h. 30 de l'après-midi.

### REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 3 h. 30 de l'après-midi sous la présidence de M. Howe, vice-président.

*Présents* : MM. Asselin, Badanai, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Creaghan, Crouse, Drysdale, Grills, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Johnson, Keays, Kennedy, MacInnis, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Nixon, Pascoe, Phillips, Smallwood et Tucker (22).

*Aussi présents* : En plus des personnes présentes ce matin, M. H. H. Griffin, vice-président de la Commission des transports du Canada; H. A. Mann, directeur général de la Commission des transports des Maritimes; H. J. Darling, chef de la Division de l'économie au ministère des Transports; et J. J. Frawley, avocat du gouvernement de la province de l'Alberta.

M. Mann est présenté et, au nom de la Commission des transports des Maritimes, expose l'attitude des provinces Maritimes à l'endroit du bill. Au cours de son exposé, il produit deux tableaux que le Comité décide de faire annexer au compte rendu de la séance (*voir appendices "A" et "B"*).



A la suite de M. Mann, M. Darling est interrogé sur le comité interministériel des transports.

M. Frawley est appelé et présente les vues du gouvernement de la province de l'Alberta sur le projet de loi et critique le mémoire des Associations de camionneurs au Canada, *Inc.*

M. Frawley ayant terminé son exposé, le Comité s'ajourne à 6 heures de l'après-midi pour se réunir de nouveau à 9 heures du matin, le vendredi 17 avril 1959.



## PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 17 avril 1959.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques se réunit à 9 h. 15 du matin sous la présidence de M. Howe, vice-président.

*Présents:* MM. Allmark, Badanai, Baldwin, Bell (*Saint-Jean-Albert*), Browne (*Vancouver-Kingsway*), Chevrier, Chown, Creaghan, Crouse, Drysdale, Horner (*Acadia*), Horner (*Jasper-Edson*), Howe, Kennedy, McPhillips, Monteith (*Verdun*), Pascoe, Payne, Phillips, Smallwood, Smith (*Calgary-Sud*), Tassé et Tucker (23).

*Aussi présents:* MM. R. Kerr, président de la Commission des transports du Canada; L. J. Knowles, commissaire; A. S. Kirk, directeur de la Division du trafic au ministère des Transports; G. A. Scott, directeur de la Division de l'économie au ministère des Transports; G. Blair, avocat de la *Great Western Coal Company Limited*; J. Guest, représentant du gouvernement de la Colombie-Britannique; H. A. Mann, administrateur exécutif de la Commission des transports des Maritimes; H. J. Darling, chef de la Division de l'économie au ministère des Transports; V. Stechishin, directeur de la Commission des transports du Manitoba; A. Mauro, représentant du gouvernement de la province du Manitoba; et J. Magee, secrétaire exécutif des Associations de camionneurs du Canada, Inc.

Le vice-président constate que le Comité est en nombre et appelle M. Magee qui répond à une question posée à une séance précédente.

Les articles 1 et 2 sont mis en délibération et approuvés.

A l'article 3, M. Chevrier propose, appuyé par M. Badanai, que les mots "augmentés de 17 p. 100" soient biffés.

La motion est rejetée par 12 voix contre 2.

D'autres questions sont posées à M. Knowles et M. Chevrier propose, appuyé par M. Badanai, que les mots suivants soient ajoutés au paragraphe 1 de l'article 3: "pourvu que la réduction ainsi effectuée ne soit pas inférieure à 7 p. 100".

La motion est rejetée par 16 voix contre 2.

Il est décidé de réserver l'article 3 du bill jusqu'à ce qu'un représentant du ministère des Transports puisse venir expliquer l'effet du paragraphe 2 de l'article 3.

Les articles 4 et 7 inclusivement et le titre sont mis en délibération et approuvés.

A 9 h. 45, la séance est suspendue.

A 9 h. 50, le Comité reprend l'étude de l'article 3 et MM. Scott, Knowles, Kirk et Mann sont interrogés de nouveau.

L'article 3 est mis en délibération et approuvé sous réserve que le rapport du Comité à la Chambre renfermera la recommandation suivante:

"Le Comité recommande que les mots "ainsi que le trafic qu'ils viseront", paraissant aux lignes 4 et 5 du paragraphe 2 de l'article 3, soient examinés afin d'en déterminer davantage l'effet sur l'application du bill."



Le bill est approuvé et le vice-président reçoit l'ordre de rapporter le bill sans amendement, mais avec la recommandation susmentionnée.

A 10 h. 15 du matin, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le secrétaire du Comité,*  
J. E. O'Connor.



## TÉMOIGNAGES

JEUDI 16 avril 1959,

9 h. 30 du matin.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Howe): Messieurs, nous sommes en nombre. Nous en sommes encore à l'article 1 du bill. Nous continuons d'interroger M. Guest, qui a présenté un mémoire de la Colombie-Britannique. Avez-vous d'autres questions à poser à M. Guest?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur Guest, pendant que nous parlions hier soir de la gradation des taux de transport on a dit qu'elle serait peut-être utile pour résoudre le problème, mais qu'il ne semblait exister aucun moyen pratique de l'appliquer. Votre comité a-t-il étudié cette question, ou bien avez-vous des idées à avancer sur la façon de l'appliquer?

M. JACK GUEST (*économiste représentant le gouvernement de la Colombie-Britannique*): Il y a un certain nombre de moyens d'augmenter les taux. Je pense que les mêmes procédés pourraient servir à faire l'inverse, c'est-à-dire à réduire les taux. Je pense que ces moyens ont été proposés à diverses occasions. Il y a un moyen qui est à l'étude ici et qui consisterait à majorer les taux en partie avec tant de cents de plus le cent livres et en partie avec une augmentation de tant p. 100 des taux.

Une réduction des taux pourrait se faire de la même manière. Cependant, je suis d'avis qu'un taux pourrait se réduire de façon que la réduction soit plus forte pour les grandes que pour les petites distances, au moyen d'une réduction décroissante. Je me rends compte qu'il y a des problèmes. M. Knowles en a signalé quelques-uns. Il y a des problèmes partout, mais si nous voulons porter secours à celui qui expédie au loin, et qui a souffert injustement des augmentations proportionnelles, c'est ce qu'il nous faudra faire. Il faut nous attaquer à ces problèmes et leur trouver des solutions.

Tout ce qui je puis dire, c'est qu'en Colombie-Britannique nous estimons qu'une réduction dont l'importance irait diminuant à chaque tranche de tant de milles serait le moyen le plus simple d'effectuer un abattement qui serait d'un secours additionnel pour ceux qui expédient au loin.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Autrement dit, monsieur Guest, vous proposez en partie une réduction de tant de cents le cent livres et en partie une augmentation de tant de p. 100.

M. GUEST: Non, ce n'est pas ce que je propose, monsieur Browne. Voici ce que je propose: c'est que, par exemple, les expéditions faites à moins de 250 milles jouissent d'une réduction de tant p. 100 et que celles de 500 à 1,000 milles jouissent d'une réduction plus forte, en pourcentage. Peu importe le nombre de milles servant de palier. Ce serait un détail à régler. Mais la réduction croissante viserait à soulager ceux qui expédient au loin et qui ont souffert, du point de vue de la concurrence, des augmentations uniformes.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. FISHER: Avez-vous une idée, monsieur Guest, des effets de cette augmentation de 17 p. 100 sur les contreplaqués de pin et des bois d'épinette finis pour la construction qui s'expédient sur les marchés de l'Est du Canada?



M. GUEST: Pour les contreplaqués de pin, il n'y a pas eu d'augmentation. Quant à l'épinette de construction, il y a eu une augmentation des taux. Presque toute l'épinette provient du nord de la Colombie-Britannique, comme par exemple la région de Prince-George, et est transportée par le *Pacific Great Eastern Railway*. Le *Pacific Great Eastern Railway* a appliqué en entier l'augmentation de 17 p. 100, bien qu'elle fût facultative, et je présume qu'une réduction serait bienfaisante de ce côté. Mais il y a eu une augmentation pour l'épinette expédiée des points desservis par le *Pacific Great Eastern Railway*.

M. FISHER: Et l'épinette expédiée de Kamloops ou de cette région?

M. GUEST: Pas d'augmentation si elle est expédiée de là vers l'Est du Canada.

M. FISHER: Avez-vous une idée des répercussions que cette augmentation a eues sur les entreprises de bois de construction expédiant sur le marché de l'Est du Canada?

M. GUEST: Je crois qu'il n'y en a pas eu, sauf, comme je l'ai dit, pour le bois transporté par le *Pacific Great Eastern Railway*. Les prix du transport du bois vers l'Est du Canada n'ont pas changé, ni les taux connexes.

M. FISHER: Si vos concurrents dans les domaines du contreplaqué et du bois d'épinette pour la construction sont dans l'Est, ici en Ontario, ne se peut-il pas qu'en réalité la majoration des taux de transport soit à votre avantage, vu que le taux international a soustrait à l'augmentation la plupart de vos produits forestiers, tandis que les producteurs de l'Ontario subissent les 17 p. 100?

M. GUEST: Il y a peut-être un faible avantage, mais la concurrence forcera les chemins de fer à égaliser les taux de leurs rivaux en Ontario.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur Guest, serait-il juste de dire que vos problèmes et vos propositions concernent en réalité l'avenir et qu'ils sont étrangers à ce bill, qui porte simplement sur les augmentations uniformes et vise à les maintenir à bas niveau de façon uniforme?

M. GUEST: Je crois que vous avez à moitié raison, car l'un des grands problèmes de la Commission royale sera la question des augmentations uniformes, mais ma proposition, ou plutôt celle de la Colombie-Britannique est très apparentée au présent bill, car il est possible de réduire le taux. Réduire les taux en proportionnant la réduction au nombre de milles pose des problèmes, mais on peut le faire. Par conséquent, nous jugeons que notre revendication se rattache beaucoup au bill C-38.

Le VICE-PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions, messieurs?

Alors, je suis sûr que nous sommes reconnaissants à M. Guest du mémoire qu'il a présenté et de la compétence avec laquelle il a répondu à toutes vos questions.

Les témoins suivants sont M. Robert Styffe, de Port-Arthur, et M. E. G. Charnock, de Fort-William, et vous avez des exemplaires du mémoire qu'ils présentent ce matin.

M. E. G. CHARNOCK (*président de la Commission conjointe des transports, Port-Arthur et Fort-William*): Monsieur le président et messieurs, on raconte qu'il y avait deux hommes qui croyaient posséder toute entière la science des taux de transport. Malheureusement, l'un d'eux est entré à l'hôpital: il avait le cerveau malade. Et l'autre est entré chez les fous: il n'avait pas du tout de cerveau. Je n'aspire à ressembler ni à l'un, ni à l'autre. Par conséquent, je ne me présente nullement comme expert, mais le transport m'intéresse depuis bien des années, surtout en ce qui concerne la situation à la tête des Grands lacs, du côté canadien.

On me permettra de donner lecture de ceci pour éclairer ceux à qui cette situation n'est pas familière.



Fort-William et Port-Arthur sont situées à la tête des Grands lacs dans ce qu'on appelle le nord-ouest de l'Ontario. On appelle de plus en plus nos deux villes "la tête canadienne" des Grands lacs.

En distances ferroviaires, ces villes sont à 419 milles de Winnipeg, à 551 milles de Sudbury et à 810 milles de Toronto. Cette immense région de plus de 225,000 milles carrés est desservie par la voie transcontinentale du National-Canadien, qui en traverse le nord, par le Pacifique-Canadien, qui en traverse le sud, et par une voie du National-Canadien qui en longe la bordure sud à l'ouest de la tête des Grands lacs. Dans le langage du tarif-marchandises, la région de l'Ouest commence à Fort-William et, dans le nord sur le National-Canadien, elle commence à Armstrong.

Les villes de la tête des Grands lacs sont les entrepôts traditionnels de l'Ouest. En plus de cet aspect transport de notre économie, les principales industries et formes d'activité de notre région gravitent autour de la forêt (pâtes de bois, bois de construction, contreplaqués, papier et poteaux) et des mines qui sont surtout des mines de fer et autres métaux communs. Notre réseau de routes est encore imparfait. Nous n'avons qu'une seule route traversant entièrement la région et encore n'est-ce pas une route de première classe sur toute sa longueur.

Puis-je ajouter quelques mots à ce mémoire? Il passe par saison, dans ces deux ports des Grands lacs souvent considérés comme un seul port, un total d'environ 12,000,000 de tonnes de marchandises. Sur cette quantité, il y a environ 600,000 tonnes de colis et marchandises diverses. Sur ces 600,000 tonnes, 90 p. 100 sont pour le compte de l'Ouest, c'est-à-dire Winnipeg et les provinces de l'Ouest. Par conséquent ce trafic est important pour nous.

Avant de continuer, je voudrais inviter M. Blair à conférer avec moi après la séance au sujet du charbon, car la situation est telle sur les Grands lacs au début de la nouvelle saison que la profondeur à utiliser n'est que le 21.9 pieds. Par conséquent, les navires pourraient employer un combustible léger dont le rendement en énergie serait suffisant. Le changement serait possible.

Les griefs du nord-ouest de l'Ontario au sujet des prix du transport découlent des effets produits par les augmentations uniformes survenues depuis 1948. Ces augmentations se sont élevées à 157 p. 100 et, par suite des effets accumulés, elles ont été nettement désavantageuses pour notre territoire, où les longues distances produisent des frais élevés de transport, démesurément augmentés par le procédé des pourcentages.

D'autres témoins ont souligné les effets néfastes de ces augmentations uniformes sur les grandes distances. Pour s'en rendre compte, il suffit de calculer les effets de trois augmentations successives de 20 p. 100 chacune sur un taux de \$1, puis sur un taux de \$2. A cause de la différence d'un dollar entre ces deux taux, le premier monte à \$1.73 et celui de \$2 monte à \$3.46 avec le facteur de \$1.73. En pratique, cette différence de 73¢ est suffisante pour causer les plus graves soucis à certaines petites entreprises et à un bon nombre de grandes.

Le sud et l'est de l'Ontario, au contraire, ont une plus forte proportion de transport sur petites distances. Par conséquent, leurs frais de transport sont moindres que les nôtres et, loin de leur nuire, les augmentations uniformes qui se sont succédées ont été avantageuses pour ces régions. Aussi, le gouvernement provincial, étant donné que la grande majorité de la population et de son industrie est concentrée dans le sud, n'a-t-il pas jugé nécessaire de protester contre les augmentations. Je crois qu'il y aura une amélioration dans ce domaine.

Dans leurs témoignages sur l'égalisation des taux de catégorie, les représentants de notre région ont démontré que les taux de transport nous plaçaient dans une



situation ressemblant beaucoup plus au cas du Manitoba qu'à celui du sud et de l'est de l'Ontario. Aussi, les protestations du Manitoba auraient-elles pu s'appliquer à notre région bien que, géographiquement, elle fasse partie de l'Ontario. En effet, la structure des taux et la structure économique sont en désaccord. Nous avons obtenu de plusieurs entreprises diverses de notre région des preuves écrites que leur situation financière se trouve tendue à l'extrême. Leurs affaires ont diminué parce que leurs clients n'ont pu absorber les augmentations de prix engendrées par les augmentations des taux. De nouvelles augmentations seraient désastreuses.

Pour corroborer ceci avec ce que j'ose appeler une démonstration éclatante et visible d'une infernale situation interne, je suis accompagné de M. Styffe, qui dirige l'*Oscar Styffe Lumber Company*, à Port-Arthur, et qui représente non seulement Port-Arthur, mais aussi d'autres entreprises du même genre de notre région.

Nous applaudissons donc de tout cœur à cette subvention de 20 millions si elle est répartie avec justice entre les intéressés.

Nous croyons, cependant, que ce palliatif temporaire ou transitoire n'apportera qu'une solution partielle au problème de fournir aux entreprises de transport l'argent voulu pour satisfaire aux exigences déclarées de leurs employés. Son résultat net (une augmentation de 10 p. 100) ne permettra aux chemins de fer de combler qu'une partie de leurs besoins, si l'on considère les sortes de transport auxquelles l'augmentation (et la diminution) ne s'appliqueront pas, comme les taxes convenues, le transport par remorques rail-route, le tarif-marchandises de concurrence, le trafic international, etc., et si l'on songe aussi que chaque augmentation a permis au camion d'accéder à de nouvelles catégories de marchandises et d'accentuer toujours plus sa concurrence.

A son origine, il y a une trentaine d'années, le camion ne pouvait faire concurrence que dans les quelques premières catégories. A mesure que les taux ont monté, il a naturellement pu commencer de faire concurrence dans les catégories plus basses, car un camion coûte tant du mille à faire rouler. Je ne suis cependant pas disposé à discuter les frais de camionnage. Mais le camion accède de plus en plus aux catégories de marchandises les moins lucratives à mesure que les taux ferroviaires augmentent.

Les taux forment un ensemble très sensible aux changements et, souvent, un redressement qui semble logique a des répercussions lamentables à l'endroit et de la façon les plus inattendues. Par exemple, la suppression du tarif préférentiel des montagnes paraissait bonne pour la Colombie-Britannique, mais elle a annulé certains taux raisonnables pour le bois de construction envoyé à la tête des lacs et a immédiatement fait monter le taux de 19 cents le cent livres. Cela a été le commencement de la situation dont notre industrie se plaint amèrement aujourd'hui.

M. Styffe vous en parlera plus longuement.

Nos industries forestières n'ont aucune peine à prouver que les taux actuels s'opposent à leur propre expansion future et à celle de leur région.

Les augmentations de taux n'accroissent pas nécessairement la valeur du service pour ceux qui doivent les payer. Il va de soi que la valeur des services de transport dépend du prix auquel peuvent se rendre les marchandises rendues à destination, et l'on ne peut pas dissocier les taux de transport de l'offre, de la demande et des autres facteurs économiques. En effet, ces taux augmentent injustement les prix de revient et apportent un facteur artificiel dans la concurrence commerciale.



Si les entreprises de transport ne réalisent pas des bénéfices suffisants pour couvrir leurs frais d'exploitation et leurs frais administratifs, pourquoi ne pas leur fournir de l'argent sans leur infliger une échelle de taux aussi complexe ?

On va dire, je sais, qu'il est fou de parler ainsi, que c'est impossible, mais il y a une cinquantaine d'années que j'observe l'industrie du transport et j'ai vu beaucoup de choses impossibles devenir réelles. Peut-être pourrait-on surmonter certaines des difficultés que fera rencontrer la recherche d'une formule en se reportant au déficit que produisent plusieurs divisions de la Commission des ports nationaux. Il n'y a presque pas un cas où le fardeau de l'augmentation soit également réparti.

La petite entreprise et celle qui expédie au loin déboursent sûrement à l'heure actuelle une plus forte proportion en frais de transport que l'entreprise établie dans une autre région où elle bénéficie de taxes convenues et d'autres avantages. Si un remède aussi simple aux difficultés actuelles n'est pas pratique, un argument très fort demeure pour cesser d'augmenter les taux en pourcentage et les augmenter plutôt en fonction du poids.

Il réside dans les augmentations uniformes. Nos amis du Manitoba ont déjà proposé une formule semblable et les membres de la Commission des transports sont d'accord avec eux, comme je le suis moi-même, sauf que j'irais peut-être un peu plus loin qu'ils n'ont fait. Si les prix du transport sur petites distances se trouvaient dans ce cas à subir une augmentation excessive, on pourrait même songer à abandonner le domaine des petites distances aux camionneurs, qui l'ont d'ailleurs à peu près entièrement conquis.

Nous approuvons cette subvention. Nous espérons qu'elle sera répartie avec justice et qu'il sera tenu compte des anomalies qui existent dans l'ensemble des taux de transport.

Telle est notre thèse, messieurs, et tout ce que nous voulons c'est la justice. Nous ne réclamons pas d'avantages exceptionnels, mais notre situation est peut-être unique, car nous sommes en Ontario et pourtant, en matière de transport, nous sommes beaucoup plus étroitement associés au Manitoba.

Hier, j'entendais quelqu'un dire que c'était l'Ouest qui subissait le fardeau des augmentations. Je tiens à dire que notre région du nord-ouest de l'Ontario le subit aussi. Nous avons une abondance de preuves, — et je serais heureux de les faire voir à n'importe quelle personne présente, — démontrant qu'il en est ainsi.

En écoutant les témoignages hier, je me demandais si les taux des camionneurs étaient fondés sur leurs frais d'exploitation et en vertu de quelle autorité ils établissent ainsi leurs taux, si c'est ainsi qu'ils les établissent, car je pense que cette question se rattachait à bon nombre des points soulevés.

Quant aux remarques de M. Guest, pendant que nous étions à égaliser les taux de catégorie, nous avons discuté cette question en rapport avec la répartition de la subvention et, personnellement, je ne vois aucune raison pour que cette question ne soit pas réglée de la même façon que les taux. La Colombie-Britannique a joui des bienfaits du taux décroissant et on devrait probablement songer à y recourir ici.

Avec votre permission, j'invite maintenant M. Styffe à vous exposer pendant quelques minutes d'une façon pratique le fait que notre échelle de taux, comme je l'ai dit, est contraire aux besoins économiques de la tête des Grands lacs.

M. ROBERT STYFFE (*président de l'Oscar Styffe Lumber Company Limited, de Port-Arthur*) : Monsieur le président et messieurs, je voudrais d'abord vous confier,



en plaisantant, que je me suis entendu appeler "S-t-i-f-e" et "S-t-i-f-f". Sachez que c'est "S-t-i-f-f", mais de nom seulement. J'espère qu'en écoutant ce que j'ai à dire vous constaterez que je suis rigide (*stiff*) de nom seulement.

Dans le mémoire dont il vient de donner lecture, M. Charnock a clairement exposé le cas de la région située à la tête des lacs et je n'ai pas l'intention de m'étendre sur ce qu'il a dit. Il est expert en matière de trafic. Quant à moi, je tiens compte seulement des effets des taux de transport sur nos propres affaires, et sur les affaires des autres dans la région du nord-ouest en général.

Je crois, comme vous l'a dit M. Charnock, que le nord-ouest de l'Ontario est grand producteur de matières premières, bois à pâte ou produits minéraux. Le transport par rail ou autrement de ces produits constitue à lui seul une industrie dont nous dépendons et, naturellement, nous sommes très sensibles à toute augmentation de frais qui ralentit l'écoulement, la vente et la fabrication de ces dérivés de la pâte de bois. Nous avons été très éprouvés et la preuve en est peut-être que, depuis dix mois, le nord-ouest de l'Ontario a probablement souffert autant du chômage que toute autre partie du Canada.

Il serait stupide de prétendre que la situation difficile où nous nous trouvons est entièrement due aux taux ferroviaires. Mais les taux ferroviaires y ont contribué car, comme je viens de le dire, nous dépendons beaucoup du transport de ces matières premières, qu'elles soient envoyées vers les usines de transformation ou exportées hors de la région, au Canada même ou à l'étranger.

Je veux vous donner seulement un ou deux petits exemples concrets de ce qui s'est produit. Dans notre propre entreprise, nous sommes à un endroit où, avant 1948, nous avions un taux de transport de  $8\frac{1}{2}\text{¢}$  le cent livres. A l'époque, nous payions sur 4,500 livres (en passant, c'était du bois de pin à papier) mais la pesanteur convenue était de 4,300 livres. Je me servirai de ce dernier chiffre dans l'exemple très simple que je désire donner.

Au taux de  $8\frac{1}{2}\text{¢}$  avant 1948, le transport du bois sur une distance d'environ 175 milles coûtait \$3.65 la corde. Les augmentations survenues depuis 1948 avaient porté le taux à 19¢ le cent livres avant la dernière augmentation de 17 p. 100.

Au taux de 19¢, pour transporter le bois à l'endroit dont je parle, il en coûtait \$8.17. Quiconque connaît un peu l'industrie du bois à pâte se rend compte qu'une augmentation de près de \$5 la corde dans les frais de transport seulement, et seulement, sur la distance que j'ai mentionnée, est extrêmement grave.

Le 1er décembre dernier, l'augmentation de 17 p. 100 a été mise en vigueur. Le taux est alors passé à 22¢ et le prix du transport d'une corde de bois au même endroit est monté à \$9.46. Donc, de 1946 à 1958, l'augmentation a été de près de \$6 la corde. Mais ce qui nous inquiète le plus, c'est que la dernière augmentation de 17 p. 100 équivalait à 3¢ de plus le cent livres. Vous dites que c'est seulement 17 p. 100; mais, si vous vous reportez au taux initial de  $8\frac{1}{2}\text{¢}$  quelques années auparavant et si vous considérez ces 3¢ comme ajoutés aux  $8\frac{1}{2}\text{¢}$ , l'augmentation de 17 p. 100 devient en réalité une augmentation de 35 p. 100 du taux que nous avions il n'y a pas bien des années.

Envisagée ainsi, l'augmentation devient alarmante, car je suis certain que les affaires étaient bonnes et que la prospérité était grande en 1946. Si on nous avait dit à cette époque que le taux augmenterait de 35 p. 100, la plupart d'entre nous auraient été véritablement alarmés.

Qu'est-il arrivé à notre prix de vente? En réalité, le prix de vente a diminué depuis deux ou trois ans. Chez nous, comme beaucoup d'autres entreprises auraient pu le faire, nous avons attentivement étudié la situation et le seul moyen d'exister



était d'effectuer toutes les économies que nous pouvions dans nos propres opérations. Il nous fallait maintenir un certain volume de production et, peut-être par une meilleure administration, nous avons pu subsister. Mais dans ce cas particulier, où il nous fallait expédier sur cette grande distance, la courbe de la production a atteint son sommet ou presque vers 1952 et, depuis, elle a constamment baissé et, maintenant, nous-mêmes et le chemin de fer nous jouissons de part et d'autre, peut-on dire, d'un taux plus élevé. Mais ce taux empêche de faire des affaires.

J'y vois une petite morale. Je pense que les chemins de fer perdent de bonnes affaires. Ils ont besoin d'un certain volume de base pour continuer de fonctionner, et il me semble que nous sommes en présence d'un rendement décroissant. Il me semble nécessaire, toutefois, que nous fassions quelque chose pour que les chemins de fer gardent le volume minimum qu'il leur faut. Ils ont leurs problèmes, mais ils en sont au point d'avoir des taux si élevés qu'ils perdent des clients. Il y a donc lieu d'examiner la question de nouveau et de très près, particulièrement en rapport avec ces matières premières, et de faire quelque chose au sujet des taux afin que les chemins de fer conservent le minimum dont toute entreprise a besoin.

Ce sont les quelques remarques que je désirais faire à ce sujet. Nous avons eu un autre petit exemple dans cette région : une petite fabrique de contreplaqué qui avait commencé de fonctionner dans la région de Nipigon. Elle fabrique des contreplaqués avec une qualité inférieure de bois à papier. C'est un produit qui s'écoule à bas prix sur le marché. Dans une certaine mesure, cette usine fait concurrence aux contreplaqués de basse qualité produits sur la côte de l'Ouest. Mais cette augmentation de 17 p. 100 s'applique à cette petite industrie nouvelle que nous avons dans notre territoire. D'après les renseignements que nous en a fournis le propriétaire, il désespère actuellement de trouver un moyen d'affronter la concurrence avec un produit dont le prix est déjà bas et qui s'utilise surtout comme sous-parquet, revêtement à toiture, etc.

Pour une entreprise de ce genre, l'augmentation de 17 p. 100 est une très grave épreuve et je prétends que le transport de ses produits vers l'Est n'est pas à dédaigner pour les chemins de fer.

Je vous ai donné deux exemples des effets de ces augmentations cumulatives. Nous le répétons. Nous nous rendons compte que les chemins de fer, comme toutes les autres entreprises, ont besoin d'augmentations pour couvrir leurs frais d'exploitation. Cependant, il nous semble qu'il faudrait examiner de nouveau et de très près la façon dont ces augmentations sont appliquées, car ceux d'entre nous qui peuvent supporter ces augmentations sont de moins en moins nombreux, étant donné qu'une si grande partie des revenus des chemins de fer provient des taxes convenues et des taux de concurrence. Et voici la proposition d'un néophyte. Je ne suis pas expert en taux ferroviaires, mais je sais quels sont leurs effets sur une entreprise et je me demande si le temps n'est pas venu, peu importe qu'il s'agisse des taxes convenues, des taux de concurrence, des taux applicables au pas du Nid-de-Corbeau ou d'autres taux, si le moment n'est pas venu, dis-je, de décider que nous prendrons tous notre petite part de toute augmentation future. Peut-être alors pourrions-nous tous continuer de vivre en les subissant.

Le PRÉSIDENT : Je vous remercie, monsieur Charnock et monsieur Styffe.

Messieurs, avez-vous des questions à poser à ces deux témoins ?

M. HORNER (*Jasper-Edson*) : Ces taux que vous avez mentionnés pour le bois à pâte, est-ce que ce sont des taxes convenues ?

M. STYFFE : Non, c'est le taux régulier et, là où j'en suis, c'est que dans ce cas particulier il n'y a aucune concurrence. Comme M. Charnock l'a fait observer, nous n'avons qu'une seule grande-route. Nous n'avons pas encore assez de routes



pour que les camions viennent faire concurrence et nous permettent de dire qu'il y a une concurrence raisonnable et d'obtenir ainsi un taux de concurrence ou une taxe convenue. Nous payons le taux régulier, et c'est un exemple de ce qui arrive aux gens qui ne peuvent obtenir ni une taxe convenue, ni un taux de concurrence.

M. CHOWN : Monsieur Styffe, je crois que, dans votre industrie, il est très simple pour vous de faire un grand usage des wagons de chemin de fer, car la pâte de bois est relativement propre et facile à charger à bord des wagons à marchandises. Jugez-vous que les chemins de fer font tout leur possible pour vous vendre leurs services et utiliser entièrement l'espace libre qu'ils ont de temps en temps dans leurs wagons à marchandises sur cette ligne, et vont-ils jusqu'à vous offrir des concessions pour obtenir tout le volume possible de votre industrie ?

M. STYFFE : A mon avis, le transport du bois à pâte est avantageux pour les chemins de fer, car nous expédions notre bois surtout pendant l'hiver et, dans notre région, on emploie à peu près uniquement des wagons à plate-forme roulante. Nous n'utilisons pas beaucoup de wagons couverts dans cette région, mais des wagons à plate-forme roulante qui, pendant les mois de l'été, sont occupés à transporter du gravier, du charbon ou d'autres matériaux. Je crois que le bois à pâte est avantageux pour eux, car il leur permet de garder au travail toute l'année des wagons qui seraient inactifs autrement en hiver.

Quant à la propreté, il y a une observation qui a été faite l'autre jour en rapport avec les taux du grain. Les producteurs de grain se plaignaient de la pénurie de moyens d'entreposage. Nous sommes un peu dans le même cas, car aucun chemin de fer n'est tenu de faire plus pour nous que placer les wagons sur la voie d'évitement. La plupart des compagnies de pâtes de bois et de papier et des entrepreneurs chargent très rapidement, le même jour. Le déchargement est aussi très rapide, en sorte que nous ne retenons pas les wagons à l'autre bout, comme dans le cas du grain. Très souvent, tout est fait le même jour ou en deux jours.

En ce qui concerne la quantité transportée, qui est si importante, à mon avis, pour les chemins de fer, je voudrais faire observer que les taux intérieurs du bois à pâte pour les gros fabricants de papier sont très élevés. Non seulement ont-ils été incapables de faire réduire les taux, ils ont vu les taux monter, mais ils commencent maintenant à ouvrir des routes pour les camions dans leurs concessions afin de cesser d'utiliser les chemins de fer.

Je trouve que c'est malheureux pour les chemins de fer, car nous avons d'énormes quantités de bois à pâte qui devraient normalement se transporter par voie ferrée.

M. CHOWN : Une seule question complémentaire. Trouvez-vous que les chemins de fer, n'ayant pas la concurrence du camion dans votre région, s'efforcent vraiment de vendre leurs services à votre industrie et de garder leurs wagons au travail en transportant le plus possible la marchandise de valeur que vous offrez ?

M. STYFFE : A mon avis, la réponse directe est non. Il est vrai que les employés locaux du chemin de fer nous manifestent beaucoup de sympathie, mais il me semble que quand ils essaient de faire parvenir un problème jusqu'au sommet à travers le dédale des différents bureaux, leur demande est enterrée quelque part le long du chemin. Je crois que les chemins de fer devraient songer sérieusement aux moyens à prendre pour conserver cet important trafic.

M. FISHER : On me permettra de dire que j'ai soulevé cette question auprès de M. Gordon, étant donné que le National-Canadien dessert une grande partie des régions productrices de bois à pâte, et il a affirmé que les chemins de fer faisaient tout leur possible. Je pense que la question de M. Chown est inspirée par le fait que nous ne connaissons aucune région où le transport d'importantes quantités de bois à pâte se fasse selon une taxe convenue. La tendance mentionnée par M. Styffe est



très perceptible. Les compagnies commencent à utiliser leurs propres camions sur leurs propres routes en dépit de la forte dépense nécessaire, afin de ne pas utiliser les services des chemins de fer. Une des grandes ironies de la situation, je pense, c'est que de grandes voies ferrées traversent les régions de bois à pâte et que les chemins de fer ont négligé l'occasion qui s'offrait au point de laisser naître un prix que tout le monde trouve exorbitant pour le transport de ce produit vers les usines ou vers la tête des Lacs.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, je crois qu'il faut être juste. S'il n'y a pas de taxe convenue, ce n'est pas nécessairement de la faute des chemins de fer.

M. FISHER: C'est peut-être vrai.

M. CHARNOCK: Aucune accusation n'a été portée contre les chemins de fer à cet égard. Le seul malheur, c'est que les taux conviennent à ceux qui les établissent, mais sont en conflit avec les facteurs économiques auxquels nos gens font face. Les taux ne sont pas de nature à favoriser le transport des marchandises.

Je me suis demandé si celui qui avait posé la question précédente voulait savoir si les chemins de fer avaient peine à fournir le matériel roulant nécessaire. Je réponds non, si c'est ce qu'il voulait savoir.

M. CHOWN: Ce n'est pas vraiment ce que je voulais savoir. Il y a eu des plaintes de la part d'industriels de ma province et je me demandais si le matériel roulant qui se trouve sur place était affecté aussi complètement que possible au transport du bois à pâte. Les industriels de ma province se sont plaints de ce qu'il n'en était pas fait tout l'usage possible, et M. Styffe le confirme en parlant de toutes les formalités qu'il faut franchir pour obtenir le matériel roulant et pour le faire employer.

M. CHARNOCK: Quelle est votre province ?

M. CHOWN: Le Manitoba.

M. STYFFE: Je veux être certain de la question que vous posez. Si vous me demandez si les wagons sont en nombre suffisant, je dois dire qu'à cet égard le service est bon. Je voulais dire que nous avons beaucoup parlé de la question aux représentants locaux et qu'il me semble que les chemins de fer ne se préoccupent pas assez du problème que pose le trafic qu'ils perdent. Il me semble qu'une étude attentive devrait leur montrer qu'ils se heurtent à un rendement décroissant et que, peut-être, ils devraient faire machine arrière et en venir à une entente quelconque, qu'il s'agisse de taxes convenues ou d'autres choses, et revenir à des taux qui nous permettraient, à eux et à nous, de vivre.

M. CHARNOCK: Un prix de transport, que ce soit par eau, par route ou n'importe comment, est bon ou mauvais selon qu'il parvient ou ne parvient pas à faire transporter les marchandises, comme vous le savez tous, cette question est régie par le climat économique.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, M. Charnock a mentionné tantôt qu'il avait des questions à poser sur les frais d'exploitation des camions. Je constate que M. Magee est encore ici et il m'intéresserait d'entendre la réponse de M. Magee, si nous pouvons le rappeler et si M. Charnock veut l'interroger.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez poser votre question, monsieur Charnock, et nous demanderons à M. Magee de s'avancer et d'y répondre, quand ces témoins auront fini.

M. DRYSDALE: Ne serait-il pas plus facile de le faire tout de suite ?

Le VICE-PRÉSIDENT: Apparemment, il y a une règle touchant les questions de témoin à témoin, car cela pourrait enlever au Comité l'autorité qui lui appartient et tourner à l'anarchie.



M. DRYSDALE: Je voulais simplement que le compte rendu fût complet. Il semble ridicule de laisser dans le vide la question théorique ou hypothétique de M. Charnock.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous pouvez poser immédiatement votre question, monsieur Charnock. Elle sera au compte rendu. M. Magee peut en prendre note et nous le rappellerons pour qu'il y réponde.

M. CHARNOCK: Il s'agit entièrement des questions et réponses d'hier matin. Il serait bon, je pense, que M. Magee éclaircisse la question de savoir si les taux des camionneurs sont fondés sur leurs frais d'exploitation, et quelle autorité, s'il y en a une, leur permet de le faire et s'assure qu'ils le font bien. Comme je l'ai dit, cela se rapporte entièrement à ce qui s'est dit hier. Désintéressé comme je l'étais, il m'a paru que beaucoup de questions et de réponses n'étaient pas pertinentes, s'il n'en est pas ainsi.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser maintenant ?

M. FISHER: Vous avez exprimé l'opinion que c'était peut-être une piètre façon de faire les choses que d'introduire cette subvention dans la structure complexe des taux, et qu'il serait beaucoup plus simple de verser directement cet argent aux chemins de fer. Avez-vous une idée des faiblesses de cet avancé ?

M. CHARNOCK: C'est là une vilaine question qui me vient de vous, mon ami. Bien sûr que j'en ai une idée. En accordant cette subvention, on a l'intention de soulager, avec l'idée qu'en augmentant les revenus des entreprises de transport, par les taux ou autrement, on distribue le fardeau de l'augmentation entre les usagers de ces services. A mon point de vue, cependant, des gens plus compétents et plus haut placés pourraient débattre longtemps la question de savoir s'il en sera vraiment ainsi, car comme nous l'avons fait observer et comme M. Styffe l'a montré, il y a certaines entreprises relativement petites à qui l'on inflige une plus forte proportion de l'augmentation qu'à d'autres qui sont en mesure d'obtenir des taxes convenues ou d'autres taux meilleurs.

La question de répartir le coût est une grande question et je m'en rends bien compte, mais le Conseil des ports nationaux, dont certaines divisions ont des déficits considérables, a résolu ce problème dans une certaine mesure et je ne crois pas qu'il soit impossible de l'affronter. Il y a des problèmes, c'est sûr, mais nous tournons toujours dans le même cercle vicieux: les syndicats ouvriers s'adressent à la Commission et celle-ci se tourne vers le Parlement. Combien de temps cela peut-il durer ?

Nous avons déjà subi des pertes dans notre voisinage. Il y a de grandes entreprises qui menacent d'abandonner la partie et dont les difficultés peuvent, pour une bonne part, être attribuées à ces augmentations. Comment une compagnie moyenne ou comment les petites compagnies peuvent-elles tenir, si elles ne savent pas d'avance, ou suffisamment d'avance, quels frais elles seront contraintes d'assumer ? Les augmentations qui se sont succédé ont fait un tort considérable à une foule de petites entreprises privées que nous voulons conserver.

Ai-je répondu à votre question ?

M. DRYSDALE: Monsieur Charnock, en parlant du présent bill, vous avez dit que cette subvention de 20 millions vous réjouissait. Êtes-vous heureux du projet de retrancher 7 p. 100 de cette augmentation de 17 p. 100 ? Si je vous comprends bien, la plupart de vos objections et de vos propositions sont du genre de celles qu'il conviendrait mieux de formuler devant une commission royale chargée d'enquêter sur les transports et de trouver des moyens de régler l'ensemble du problème. Mais en parlant uniquement du présent bill, le bill C-38, êtes-vous satisfait de la réduction de 7 p. 100 ?

M. CHARNOCK: Votre question me rappelle cette vieille fille qui priait au bord de la forêt pour obtenir un mari. Un oiseau dans un arbre voisin se mit à faire "Ki, ki, ki" et elle s'écria: "O mon Dieu, n'importe qui !" De même, nous nous contentons de n'importe quel moyen qui réduira nos frais de transport.



Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions ?

M. KENNEDY: Et M. Charnock n'est pas marié !

M. CHARNOCK: Aucune remarque personnelle, s'il vous plaît.

M. FISHER: Ne voyez-vous pas que la difficulté de votre proposition réside dans le fait que le Pacifique-Canadien, du moins en apparence, est une entreprise privée et que c'est là le nœud du problème ? C'est pourquoi nous adoptons ce moyen compliqué.

M. CHARNOCK: C'est lors de l'égalisation des taux de catégorie que le Pacifique-Canadien a été accepté comme norme. Apparemment, le système de comptabilité du Pacifique-Canadien était mieux compris et plus facile à interpréter. Le Pacifique-Canadien présentait moins de complexités que le National-Canadien. Par conséquent, il a été accepté comme norme et le National-Canadien a été réduit à se présenter en second lieu avec des problèmes similaires.

Naturellement, le National-Canadien a grandi vite et sans ordre, absorbant le Grand Tronc, puis le Canadian Northern et ainsi de suite, chaque acquisition apportant son fardeau de charges fixes complètes. Il était donc naturel qu'il fût plus facile d'étudier le Pacifique-Canadien et que ses particularités servissent de normes.

C'est, je crois, la seule explication que je puisse donner. Et si les problèmes du Pacifique-Canadien peuvent être résolus, je ne vois aucune raison pour que ceux du National-Canadien ne puissent pas l'être aussi, à condition de dépouiller le bilan du National-Canadien des complexités des charges fixes et des autres chinoïseries. Après tout, ces deux chemins de fer sont en exploitation et sont censés adopter des méthodes d'exploitation uniformes. Par exemple, les modes d'amortissement des deux réseaux ne sont pas semblables et vous voyez qu'il n'était pas facile de les assimiler.

M. FISHER: Il y a une question que je voudrais poser à M. Styffe. Il a dit que les chemins de fer devraient se préoccuper plus des quantités massives qu'il y a à transporter dans notre région, et, en particulier, que le bois à pâte était très avantageux pour eux. Pouvez-vous nous donner une meilleure idée des grandes quantités de matériaux qu'il y a à transporter dans notre région ?

M. STYFFE: Monsieur Fisher, si j'ai mentionné le bois à pâte à plusieurs reprises, c'est que ce produit me touche de près et que j'en connais quelque chose. J'aurais dû parler en même temps des autres matières premières que nous expédions en vrac et dont dépend notre économie. Par exemple, à Atikokan, ce centre très apparenté à notre ville, il y a les *Steep Rock Iron Mines*, tout ce qui risque de compromettre des productions aussi fortes dans le domaine de la concurrence devient une question très grave pour nous, pour tout le monde dans le nord-ouest de l'Ontario.

De plus, nous avons les mines *Greco* et *Willroy* et d'autres mines qui, presque toutes, expédient par chemin de fer; elles sont d'une importance capitale pour certains secteurs de notre économie. Toute modification des taux de transport qui les affaiblit devant la concurrence revêt à nos yeux la plus extrême gravité.

Si on me le permet, monsieur le président, je voudrais tenter de démontrer que les taux du transport des matières qui s'expédient en grandes quantités, comme le fer et le bois à pâte, commencent à être très élevés. Il est peut-être injuste de recourir à cet exemple, mais j'ai eu l'occasion, il y a deux ou trois ans, d'examiner les taux de transport correspondant aux nôtres dans les États baignés par les Grands lacs au sud de nous. Sans aucune exception, pour les mêmes distances et pour un grand nombre d'endroits, les taux étaient légèrement supérieurs à la moitié de nos taux.

Si ceux qui font du transport là-bas sont à leur propre compte et se font concurrence, ils ont sûrement le souci de gagner de l'argent. Peut-être en perdent-ils



à dessein d'un côté pour en gagner plus de l'autre ? Je l'ignore. Mais je sais qu'une enquête sur leurs taux révélerait que, pour les mêmes distances, les mêmes pesanteurs et les mêmes essences de bois, leurs taux sont la moitié ou, disons, le tiers plus bas que les nôtres. Ils sont certainement bien inférieurs aux nôtres.

M. FISHER: A propos, les États des Grands lacs ne font-ils pas une concurrence directe à nos producteurs de bois à pâte ?

M. STYFFE: C'est exact. Directe au indirecte et dans d'autres domaines aussi. Nous estimons que les États des Grands lacs nous ont ravi une bonne part de nos débouchés.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): La dernière déclaration du témoin prouve que l'on ne peut pas comparer les taux d'après le prix de la tonne-mille.

M. STYFFE: J'ai pris la peine de faire observer, monsieur, que ce que j'allais dire était fondé sur ce que j'ai entendu ici depuis deux ou trois jours. Je vous ai dit, dès le début, que je ne connaissais rien de la structure des taux. Je sais seulement quels sont les effets des taux sur les affaires. Quand on m'a expliqué que nos taux comportaient des exceptions comme les taux du pas du Nid-de-Corbeau, les taux de concurrence et ainsi de suite, je ne suis pas parvenu à comprendre. Toute variante a son explication et je commence à y voir un peu plus clair.

M. CHARNOCK: Permettez-moi d'ajouter un mot à ce que j'ai déjà dit et je m'adresse à nos amis de la Colombie-Britannique. Je voudrais leur rappeler que, si cette augmentation de 17 p. 100 ne s'applique pas au trafic international et permet de recevoir du bois de construction à Sault-Sainte-Marie à meilleur compte qu'à Fort-William, l'inverse s'applique au bois de construction expédié de l'Oregon à la tête des lacs, ce qui est mauvais pour les entreprises canadiennes de transport et pour les producteurs canadiens. C'est un aspect que je mentionne parce qu'on l'a peut-être perdu de vue.

M. FISHER: Avez-vous des observations à faire sur la proposition de la Colombie-Britannique, présentée par M. Guest, qui est de graduer l'augmentation suivant la distance en milles ?

M. CHARNOCK: Si j'ai bien compris, l'égalisation des taux de transport a occasionné beaucoup de discussions et le projet de gradation des taux a été étudié avec beaucoup de soin. C'est un point subtil qui ne se prête à aucune solution générale précise. Mais si toutes les provinces de l'extrémité ouest du pays, y compris la Colombie-Britannique, bénéficient de la gradation des taux, à mon humble avis, toute rectification subséquente devrait être fondée sur le même principe, c'est-à-dire que toute réduction devrait être graduelle. Je ne crois pas que la Colombie-Britannique diffère d'une autre région pour ce qui est des taxes initialement établies.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous admettez, cependant, j'en suis sûr, que la situation en ce qui concerne la concurrence serait différente en l'absence de gradation des taux. En d'autres mots, plus la distance sera longue, plus les prix de revient augmenteront par rapport à ceux des rivaux.

M. CHARNOCK: S'ils sont plus élevés dans un sens, ils le seront aussi dans l'autre sens. Je me contenterais d'augmenter les taux établis.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Mais à cause du pourcentage, l'augmentation en dollars serait plus forte. Autrement dit, le rapport Turgeon fournit une couple d'exemples comparant la différence en dollars entre deux produits rivaux rendus à destination: celui qui a franchi une plus grande distance coûte tant de dollars et de cents de plus que l'autre. Par conséquent, les conditions de la concurrence se trouveraient changées.

M. CHARNOCK: En effet, plus la distance est longue, moins le prix de la tonne-mille est élevé par suite de la gradation des taux.



M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Oui, je m'en rends compte.

M. CHARNOCK: Par conséquent, si vous pouvez le faire pour une augmentation, pourquoi ne le feriez-vous pas pour une diminution ?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous admettez que les conditions de la concurrence sont très sensibles aux taux de transport et que c'est une chose qui modifierait les conditions de la concurrence.

M. CHARNOCK: Très bien, concurrence sur un pied d'égalité.

M. FISHER: Une dernière question. Vous dites qu'une solution aussi simple des difficultés actuelles est impossible. Alors, il y aurait un argument très fort pour utiliser le cent livres comme base et non le pourcentage. Il y a un argument très fort pour utiliser le cent livres comme base.

M. CHARNOCK: Il y a un argument très fort pour utiliser le cent livres comme base à cause de la répartition inégale des augmentations faites au pourcentage. Comme moi-même et d'autres vous l'avons dit, le pourcentage est injuste pour les endroits dont les taux sont élevés. Si quelqu'un veut les voir, j'ai sous la main une liste des taux aux différents endroits dans notre région. Les taux de catégorie s'élèvent à plus de \$2 le cent livres. La première catégorie, pour être exacte, est de \$2.32.

Il n'y a aucune comparaison entre cela et les taux moyens du même nombre d'endroits dans d'autres parties du pays, surtout dans l'Est. On a prétendu que la disparité entre l'Est et l'Ouest avait conduit à l'égalisation des taux de catégorie. Cependant, par l'effet qu'elles ont produit, les augmentations uniformes survenues depuis l'égalisation ont eu tendance à la détruire et, naturellement, celles qui sont survenues avant l'égalisation ont simplement haussé les taux et donné aux taux la structure qu'ils ont.

Je suis perplexe. Je ne vois aucune difficulté dans cette solution, bien que je n'admette pas que les frais soient répartis de cette façon. Ce que je veux dire, c'est qu'un taux est bon dans la mesure où il fait transporter vos marchandises jusqu'au marché et fait arriver des marchandises chez vous. Ce n'est pas parce que les employés des chemins de fer veulent plus d'argent que la valeur de ce service augmente pour votre industrie. Les frais qu'il vous faut assumer augmentent, mais la valeur de ce service n'augmente pas. En ne perdant pas de vue le fait que les chemins de fer vendent leurs services, je crois qu'il sera plus facile de répartir les frais de transport plus équitablement.

M. DRYSDALE: Un autre point. Vous mentionnez ici que les augmentations uniformes ont été de 157 p. 100 depuis 1948. Nos amis les camionneurs disent que l'augmentation réelle n'a été que de 58.3 p. 100. Êtes-vous d'accord avec eux ?

M. CHARNOCK: Non, ce n'est pas le total. Depuis quand est-ce ?

M. DRYSDALE: Je suppose que c'est depuis 1946. Le total des augmentations autorisées est de 157 p. 100. Je crois que c'est M. Roberts qui l'a dit hier. Les chemins de fer, quand une augmentation est autorisée, ne l'appliquent pas en entier avant d'avoir examiné la situation et, dans la plupart des cas, la concurrence les empêche de l'appliquer en entier. Les chemins de fer vont peut-être témoigner. Le chiffre de 88 p. 100 a aussi été mentionné. Je ne me souviens plus par qui. Je voudrais savoir ce que vous en pensez, car je crois qu'il faut tenir compte de l'augmentation réelle plutôt que de l'augmentation permise. Mais vous ignorez quelle a été l'augmentation réelle ?

M. CHARNOCK: Pour moi, c'est celle que j'ai dite. Comme je l'ai fait remarquer, je ne suis pas infallible. Je vérifierai ce chiffre avec plaisir et, s'il n'est pas exact, je m'empresserai de vous en faire part.



M. DRYSDALE: Je voulais simplement faire voir que l'augmentation de 157 p. 100 est le total des augmentations permises depuis 1948. Les camionneurs ont dit que l'augmentation réelle avait été de 58.3 p. 100. Je veux simplement connaître l'augmentation réelle.

M. CHARNOCK: Voulez-vous dire l'augmentation qui a été accordée ou bien l'augmentation qui a été appliquée ?

M. DRYSDALE: Appliquée.

M. CHARNOCK: Car il y a une différence. Les taux que la Commission des transports autorise et que le gouvernement confirme sont, naturellement, les taux maximums. Mais les entreprises de transport sont libres de demander moins, si elles le désirent, et elles l'ont fait dans le cas des ententes particulières. Si vous comptez les augmentations réellement appliquées, vous obtiendrez peut-être un chiffre tout à fait différent. Je ne dispose d'aucun moyen pour faire ce calcul.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur Charnock, je voudrais que vous rendiez votre attitude plus nette à l'égard de la gradation des taux de transport que propose le gouvernement de la Colombie-Britannique.

Dans votre mémoire, vous dites que les effets accumulés de ces augmentations uniformes ont favorisé ceux qui expédient à petites distances au détriment de ceux qui expédient au loin. C'est ce que prétend aussi le gouvernement de la Colombie-Britannique, c'est-à-dire que ces augmentations ont fait un grand tort à ceux qui expédient à grandes distances. Il en conclut que plus la distance est longue, moins l'augmentation aurait dû être forte. Et en ce qui concerne le projet de loi actuel, la réduction apportée devrait être fondée sur ce principe, c'est-à-dire que la réduction devrait être plus forte pour les longues distances. Cela ne concorde-t-il pas avec votre mémoire ?

M. CHARNOCK: Nous avons eu des augmentations aux deux endroits, mais la Colombie-Britannique est à un bout et nous sommes à l'autre bout. La Colombie-Britannique bénéficie de la gradation des taux, mais pas nous. Je soutiens surtout qu'il ne faut pas perdre de vue le facteur de la gradation.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il y a gradation des taux de transport dans une même province. Naturellement, plus la distance est grande, plus les taux diminuent; mais vous vous plaignez dans votre mémoire d'être dans une situation désavantageuse par rapport à d'autres parties de l'Ontario, où les distances sont moindres. Or, le fait que la Colombie-Britannique soit un peu plus éloignée ne modifie pas cette situation. Elle se plaint de la même situation que vous, mais propose une solution applicable à tous.

M. CHARNOCK: De part et d'autre, le soulagement devrait être proportionné au fardeau infligé. Mais si vous voulez me rencontrer après la séance, je vous montrerai l'échelle d'après laquelle ces taux ont été établis. Nous gagnerons probablement beaucoup de temps si je peux simplement vous raconter ce qui s'est passé aux séances tenues par le juge Kearney, dont tout le travail mérite les plus grands éloges, à mon avis. Un jour que nous étions dans la chaleur d'une discussion semblable, je lui ai dit que dresser une échelle parfaitement juste, sans erreur discernable et universellement acceptable, était une tâche diabolique et qu'il faudrait accomplir un miracle. Si vous ne me croyez pas, je vous montrerai assez de preuves pour vous convaincre.

M. STYFFE: Pourrais-je ajouter une remarque là-dessus ? Je veux simplement faire observer qu'en parlant du bois de construction, je faisais un rapprochement avec le bois à pâte. Nous n'essayons pas de nuire à la Colombie-Britannique, mais les gens de la côte de l'Ouest jouissent du tarif d'entier parcours jusqu'à Toronto et autres endroits dans l'Est. Et cette augmentation de 17 p. 100 à laquelle nous nous opposons ne leur a pas été appliquée.



Les taux sont tels que certains bois de construction comparables à ceux que nous pouvons produire dans notre région peuvent actuellement s'expédier de la Colombie-Britannique en Ontario à quelques dollars de moins le millier de pieds que nous ne pouvons le faire. Cela veut dire qu'il nous faudra absorber les 17 p. 100 ou la partie qui en sera appliquée, recevoir la subvention et réduire encore plus nos prix de vente pour affronter cette concurrence. Cette concurrence est très grave pour nous pour d'autres raisons que celle du transport. C'est que, dans notre région, nous essayons de produire de grandes quantités de bois de construction en utilisant des essences plus ou moins inférieures à celles qu'ils ont là-bas. Nos arbres sont plus petits. Nous avons du pin blanc alors qu'ils ont l'épinette de l'Ouest, le sapin et d'autres essences. Puis nos frais de production sont très élevés parce que nous utilisons un arbre à rendement moindre, qui est plus petit. De plus, notre industrie du bois de construction est plus petite actuellement, car nous sommes à peu près entièrement limités à notre marché local, ce qui restreint notre production.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je le comprends et je voudrais faire observer que nous discutons d'une augmentation des taux de transport de catégories et de produits spécialement désignés, où il n'y a pas de concurrence, et qu'il n'existe pas de vraie comparaison avec les taux de concurrence. Cela s'applique à plusieurs industries dans tout le pays. Il s'agit ici d'une réduction de taux pour catégories et marchandises sans concurrence et c'est d'une augmentation de ces taux que nous discutons.

Le PRÉSIDENT: Nous remercions M. Styffe et M. Charnock de l'excellent mémoire qu'ils ont présenté au nom du nord-ouest de l'Ontario.

Nous n'avons qu'un sténographe ce matin. J'hésite à interrompre la séance à cause du mal que nous avons à obtenir le nombre requis. Cependant, je crois qu'une interruption de cinq minutes est nécessaire pour lui permettre de respirer, car il doit assurer le compte rendu de toute la séance ce matin. Immédiatement après, nous entendrons M. Arthur Mauro, avocat du Manitoba.

M. CHARNOCK: On me permettra de remercier les membres du Comité de l'indulgente attention qu'ils nous ont accordée, à M. Styffe et à moi. Vous avez posé des questions auxquelles il était peut-être un peu difficile de répondre, mais vous l'avez fait avec gentillesse et je désire vous remercier.

—Interruption.

Le PRÉSIDENT: Allons, messieurs, nous sommes prêts à continuer. Nous allons maintenant appeler M. Arthur Mauro, avocat du gouvernement du Manitoba.

M. ARTHUR MAURO (*avocat du gouvernement du Manitoba*): Monsieur le président et messieurs, au début, nous n'avions pas l'intention de faire des observations au Comité. Nos instructions étaient d'assister aux séances et de suivre les délibérations pendant l'étude de ce bill. Il est inutile de dire que le gouvernement de la province du Manitoba approuve cette subvention provisoire et, comme je l'ai dit, nous n'étions venus ici que pour observer et veiller jusqu'à l'adoption de ce bill. Par malheur ou par bonheur, je ne sais trop, nous étions présents aussi quand M. Magee a présenté son mémoire au nom des Associations des camionneurs du Canada et je me sens tenu en conscience de faire certaines remarques, afin que beaucoup des membres qui n'étaient pas au courant de tous les faits ne terminent pas cette étude en possédant seulement les faits dénaturés qu'a présentés mon excellent ami, M. Magee.

J'ai discuté avec M. Magee depuis qu'il a présenté son mémoire, et je veux au moins inscrire au compte rendu certains commentaires et certaines autres façons d'envisager ce problème du transport au Canada.

En somme, les camionneurs disent dans leur mémoire qu'ils sont opposés en principe à la subvention et, deuxièmement, que les injustices invoquées dans le cas des taux de transport sont plus imaginaires que réelles.



Que M. Magee et les camionneurs soient opposés aux subventions, fort bien. Je ne suis pas d'accord avec eux dans ce cas particulier, mais je serais disposé à défendre leur droit de venir ici et de s'opposer à la subvention. S'il s'en était tenu là, je n'y aurais pas vu d'inconvénient; mais quant au deuxième point, il a touché un problème très grave pour les provinces de l'Ouest. Quand il prétend que ce qui se passe depuis des années, dans cette lutte apparemment interminable contre les augmentations des taux de transport, n'est qu'une propagande pour émouvoir, nous au Manitoba nous nous sentons obligés de rétablir les faits.

Au sujet des injustices causées par les taux de transport, les Associations des camionneurs du Canada disent à la page 8 de leur mémoire :

Théoriquement, une série de décisions d'après-guerre de la Commission des transports avait fait monter de 157 p. 100 le niveau maximum du tarif de chemins de fer.

Ils disent aussi que cette augmentation des taux de transport ne s'est jamais produite, qu'elle a été autorisée, mais qu'elle n'a pas été appliquée. La vérité, disent-ils à la page 10, est que nous avons eu au Canada une augmentation totale de 58.3 p. 100 de tarif ferroviaire :

Il est clair que les augmentations réelles, par opposition aux augmentations théoriques, du tarif ferroviaire n'autorisent pas à penser que le fardeau de ce tarif est devenu excessif. Grâce à la concurrence routière, grâce aussi à l'intervention du gouvernement fédéral, en particulier son programme complexe de péréquation de tarif-marchandises, la véritable augmentation du tarif de chemins de fer demeure proportionnée aux autres augmentations de prix de notre économie, quelles que soient les impressions alarmistes répandues dans le public par certaine propagande.

M. Horner, de l'Alberta, je crois, a fait observer au Comité, en interrogeant M. Magee, que c'était là pour le moins une manière très fautive d'aborder la question des frais de transport, car à mesure que la distance s'allonge le revenu de chaque tonne par mille franchi diminue. Mais ce n'est pas là le principe de ce que proposent les Maritimes et l'Ouest canadien. Nous nous préoccupons du prix réel que coûte le transport des marchandises que nous expédions ou que nous recevons et, au lieu d'opposer d'autres chiffres touchant le revenu de chaque tonne par mille franchi ou d'autres pourcentages, je vais vous citer les prix mêmes que coûte le transport des marchandises envoyées sur le marché de l'Ouest canadien. Je suis certain que plus tard M. Mann vous exposera le cas des Maritimes. Voici les faits en ce qui concerne les frais de transport de nos citoyens dans l'Ouest canadien.

En 1949, l'envoi de la machinerie dans la région de l'Est et dans ce que nous pourrions appeler le Canada central coûtait \$7.97 la tonne pour une distance moyenne de 282 milles ou, pour m'exprimer comme M. Magee, 2.8¢ la tonne par mille. En 1957, après les augmentations survenues de 1949 à 1957, le prix du transport de la même machinerie dans les provinces centrales était passé de \$7.97 à \$17.58 pour une distance à peu près semblable, 290 milles. L'autre distance était 280 milles. Le prix était monté de 5.81¢ la tonne-mille, et l'argument de M. Magee concernant le prix de la tonne-mille semble assez formidable.

Voyons le cas de la région qui s'étend à l'ouest de Port-Arthur ou d'Armstrong. En 1949, pour faire venir cette même tonne de machinerie de l'Est, il en coûtait à un citoyen du Manitoba \$31.44, contre \$7.97 dans l'Est, ou seulement 2.4¢ la tonne-mille. Ainsi, en ne considérant que le prix du transport d'une tonne par mille franchi, il semble bien que l'Ouest est fort bien traité par rapport à la région de l'Est.

En 1957, le transport de la même tonne de machinerie qui coûtait auparavant \$31.44 était rendu à coûter \$64.67. Le taux par tonne-mille n'était monté qu'à 3.34¢.



mais l'homme qui essaie d'exploiter une ferme ou un commerce dans le Manitoba ne calcule pas la différence à tant la tonne-mille. Il veut savoir ce qu'il paie pour faire venir dans l'Ouest ce dont il a besoin et ce qu'il paie pour expédier ses produits vers l'Est.

Les automobiles dans l'Est en 1949, \$26.10, et en 1957, \$29.70 la tonne, une augmentation de \$3. Dans l'Ouest du Canada en 1949, faire venir cette même automobile coûtait \$92.30 et, en 1957, \$116.69.

Parlons des explosifs pour la mise en valeur du nord, en particulier du nord du Manitoba, de l'Alberta, de la Saskatchewan et de la Colombie-Britannique. Dans la région de l'Est et dans le Canada central, le transport d'une tonne d'explosifs coûtait \$20.64 en 1949 et, en 1959, ne coûtait que \$1 de plus, \$21.77. Dans l'Ouest en 1949, le transport d'une tonne d'explosifs nous coûtait \$53 et en 1957, \$87. Vous pouvez calculer le prix de la tonne-mille si vous voulez, mais la personne qui faisait transporter des explosifs de l'Est à l'Ouest payait \$30 de plus.

Dans le domaine des produits de luxe, il se transporte beaucoup de bonbons d'est en ouest au Canada. En 1949, dans l'Est, ce transport coûtait \$14 la tonne; en 1957, il était descendu à \$8.81 à cause de la concurrence dont M. Magee a parlé, car ici au centre du Canada cette concurrence se fait vraiment sentir. Pour faire venir une tonne de bonbons dans l'Ouest en 1949, il nous en coûtait \$39 au lieu de \$14 et, en 1957, le prix de ce transport était monté à \$66.51 la tonne, tandis qu'il baissait à \$8.81 la tonne dans l'Est.

Le transport des conserves alimentaires coûtait \$10.95 dans l'Est en 1949 et, en 1957, ne coûtait plus que \$9.41 à cause de la concurrence des camions et pour d'autres raisons. Mais dans l'Ouest canadien, en 1949, ce transport coûtait \$37.53 la tonne contre \$11 la tonne dans l'Est et, en 1957, il en était rendu à coûter \$48 contre \$9 dans l'Est.

J'ai d'autres chiffres ici : \$68 dans l'Ouest contre \$12 dans l'Est; \$91.55 dans l'Ouest contre \$11 dans l'Est. Je ne vous sers pas des trompe-l'œil, des taux de tonne par mille ni des données statistiques. Je vous dis quels montants déboursent vraiment les citoyens qui vivent dans l'Ouest pour des marchandises qui entrent dans le coût de la vie, par rapport à ce qu'ils payaient auparavant.

Me faut-il ajouter que ces chiffres que je viens de vous citer ont tous été pris dans les analyses des bordereaux d'expédition, le même document que les Associations des camionneurs vous ont analysé l'autre jour ?

Le transport nous coûte dans les deux sens, au Manitoba, une moyenne de \$12.81 la tonne, et cela comprend le transport du grain. La moyenne pour tout le Canada est de \$6.83 et, pour tous les États-Unis, la moyenne est de \$6.40. Par conséquent, si nous portons un intérêt particulier à cette question, nous avons des motifs concrets et nous ne faisons pas de propagande pour émuouvoir. Si, aux yeux de nos bons amis de l'Est, nous semblons nous inquiéter outre mesure et donner libre cours à nos émotions, pour beaucoup de gens de l'Ouest la question du transport est une question de vie ou de mort du point de vue économique.

Je veux qu'il soit bien compris que je ne suis pas ici pour m'opposer aux camionneurs. Comme je l'ai dit, je pense que non seulement ils avaient une bonne raison d'être ici, mais ils avaient aussi des choses importantes à dire. Et, à titre d'avocat de la province du Manitoba, j'estime que je représente aussi cette forme de transport chez nous, c'est-à-dire les camionneurs du Manitoba. J'estime que beaucoup des choses dites par les *Associations de camionneurs* eussent mieux convenu devant une commission royale chargée d'étudier toute la question du transport et de recommander une solution quelconque.



L'autre point principal soulevé par les *Associations de camionneurs* concerne la question des subventions et je devrais m'y arrêter un moment, je pense, car il y a certains mots dans notre vocabulaire qui sont vraiment péjoratifs, des mots comme subventions, progagande pour émouvoir. Ce sont des mots qui font appel aux préjugés et nous sommes censés être opposés à ce qu'ils désignent. Ils appartiennent à ce que Galbraith, dans son livre, *Affluent Society*, appelle la sagesse conventionnelle. C'est censé être une mauvaise chose. La subvention est peut-être une bonne ou une mauvaise chose et je ne suis pas ici pour discuter la question. Nous avons des subventions depuis longtemps et, dans le domaine du transport, nous en avons depuis 1867. Les camionneurs peuvent vouloir tout changer cela, mais il nous faudrait retourner en arrière et refaire tout le mécanisme du transport au Canada, car le Canada n'aurait pas pris naissance sans voies ferrées et il n'y aurait pas eu de voies ferrées sans subventions du gouvernement fédéral. Si quelqu'un s'imagine que les subventions ont cessé, j'ai ici une coupure de la *Gazette* de Montréal du mercredi 15 avril: "Le National Canadien en déficit de \$51,600,000". Si ce n'est pas la plus forte et la plus grasse subvention permanente qu'il y ait au Canada, je ne sais plus ce qu'est une subvention. Mais, en soi, une subvention n'est pas mauvaise.

La nation canadienne est bâtie sur des voies de transport d'est en ouest, alors que ces voies auraient dû être du nord au sud; et pour maintenir ce système il nous a fallu recourir à certains procédés afin de traiter avec justice ceux qui habitent certaines régions et leur rendre la vie possible. Nous avons donc la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, nous avons les canaux sans péage du Canada central, les taux transcontinentaux jusqu'à la côte de l'Ouest et des taux statutaires pour le grain des Prairies, et tout cela fait partie du développement économique de notre pays. On ne pourrait jouer impunément avec une seule de ces nombreuses particularités pour essayer d'introduire une conception entièrement nouvelle du transport des marchandises dans un pays comme le nôtre.

Le mémoire des *Associations de camionneurs* voudrait faire croire que la concurrence va résoudre tout ce problème, la concurrence dans un régime de libre initiative. C'est l'idéal, messieurs. C'est ce que l'éléphant disait aux poulets: "Chacun pour soi." Ce ne serait pas un point de départ bien juste.

Ils parlent de concurrence et, pourtant, la concurrence ne peut pas jouer comme on le voudrait dans notre pays.

Par exemple, il y a la grande voie maritime des Grands lacs qui pénètre jusqu'au cœur du pays. Au Manitoba, nous sommes très près de cette voie maritime. Pourtant, jouissons-nous au maximum d'un transport bon marché des marchandises venant du Canada central par les Grands lacs jusqu'à la tête des Grands lacs et de là par terre jusqu'à Winnipeg? Nous ne bénéficions sûrement pas du maximum des avantages, car à mesure que les taux ferroviaires montent, on permet aux *Canadian Steamship Lines* et aux autres entreprises de transport maritime d'augmenter aussi leurs taux pour maintenir une certaine différence, et nous sommes les perdants.

Puis nous avons une voie ferrée venant des États-Unis qui monte dans le Manitoba en passant par Pembina et Noyes. Bénéficions-nous d'un taux de transport direct du sud jusqu'à Winnipeg? On le croirait, mais il n'en est pas ainsi. Il y a une combinaison de taux locaux, comme si les marchandises, rendues à la frontière canadienne, étaient déchargées du train, rechargées et transportées à Winnipeg 67 milles plus loin. Ce n'est pas ce qui arrive, naturellement. Le train passe tout droit, ou bien les wagons sont attachés à un autre train et continuent leur route, mais l'avantage d'être placés où nous sommes est perdu.

Je tenais à dire cela parce que le ministre, dont je regrette l'absence aujourd'hui, a dit hier en badinant que ces caprices des taux constituaient le prix qu'il faut payer pour vivre où nous vivons. "Alors, vous habitez la Colombie-Britannique. C'est une



belle province et ce que vous perdez sur le bois à pâte, vous le gagnez sur les pommes." Je veux qu'il soit bien compris que le ministre badinait, mais je redoute toujours ces badineries. Elles m'inquiètent, car il existe une théorie de ce genre, la théorie du prix à payer. Nous entendons souvent dire: "C'est un des sacrifices à faire pour être citoyen canadien". Nous ne disons pas que nous refusons de payer notre part. Nous ne sommes pas opposés aux taux de transport. Ils ont leur place dans notre économie. Ce à quoi nous nous opposons à ces auditions sur les tarifs ferroviaires, et à quoi nous continuerons de nous opposer, c'est que les petits secteurs de l'économie doivent payer une part exagérée.

J'espère qu'on ne m'accusera pas de me laisser emporter par l'émotion ou de faire de la propagande, mais nous nous inquiétons de ces augmentations uniformes qui tendent à faire de l'Ouest canadien une colonie du Canada central. Nous avons des barrières douanières qui empêchent des produits rivaux de pénétrer dans la région de l'Ouest, et pourtant nous n'avons pas établi un système de transport qui permette à la région de l'Ouest d'envoyer ses produits dans la grande région peuplée.

Quand nous parlons d'améliorer la situation économique des Maritimes, — et je ne veux pas anticiper sur le mémoire de M. Mann, — nous ne devons pas oublier que, pour qu'il s'établisse des manufacturiers dans les Maritimes, il faut leur permettre d'expédier leurs marchandises dans le Canada central à des taux raisonnables. Dans le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, nous affrontons le même problème. Je voudrais voir le jour, — et j'espère que nous le verrons, — où le pays sera sillonné de routes ultra modernes pénétrant jusque dans le nord du Manitoba et y faisant concurrence aux chemins de fer. L'argument de M. Magee deviendrait alors admissible. Cependant, les camions ne peuvent pas faire de concurrence sans que nous construisions des routes, et les routes coûtent cher. A l'heure actuelle, nous avons les voies ferrées et c'est le moyen dont nous disposons pour expédier nos produits sur les marchés.

Je répète, monsieur le président, que je ne veux pas être considéré comme opposé en principe au mémoire des camionneurs. Je ne suis pas d'accord avec eux, mais je ne suis pas venu ici pour prendre parti. J'ai essayé de vous présenter d'une manière générale les motifs de ce qu'on a appelé une propagande pour émouvoir. L'économie agricole du Manitoba est étranglée entre ses prix de revient et ses prix de vente et cette question est de la plus haute gravité pour elle. Je crois que le seul espoir réside dans cette enquête d'une commission royale, et la province du Manitoba a clairement dit qu'elle était opposée en principe à des subventions ferroviaires générales comme solution, mais que si une subvention provisoire était accordée, elle devrait être liée à une enquête par une commission royale, ou à toute autre enquête sur l'ensemble du problème des transports au Canada, enquête qui produirait une solution durable. C'est la raison pour laquelle nous avons fait ces remarques aujourd'hui.

Je vous remercie beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions ?

M. DRYSDALE: Monsieur le président, j'apprécie beaucoup les vues de M. Mauro sur l'état des taux de transport au Canada, mais j'estime que la plupart de ses remarques ont une portée générale et sont plutôt dirigées vers la prochaine enquête royale sur les transports.

Je voudrais lui demander d'exprimer particulièrement son opinion sur le bill C-38, que nous sommes à étudier.

M. MAURO: Je reconnais que M. Drysdale a raison de dire que mes remarques étaient de portée générale, car je répondais à d'autres remarques de portée générale.

M. DRYSDALE: Quant au bill C-38, approuvez-vous la subvention ?



M. MAURO: Oui.

M. DRYSDALE: Et vous approuvez la réduction de 7 p. 100 que la Commission des transports appliquera ?

M. MAURO: J'approuve la manière de répartir la subvention que M. Knowles a décriée.

M. FISHER: Avant de vous poser quelques questions, monsieur Mauro, je voudrais faire observer qu'à mon avis nous pouvons être reconnaissants à M. Magee de ne pas avoir lâché le gros mot : un cadeau. Que pensez-vous de l'argument selon lequel l'un des effets bienfaisants des tarifs élevés des chemins de fer dans les Maritimes et dans l'Ouest sera d'élever une telle barrière qu'elle y fera naître des industries.

M. MAURO: Nous l'entendons certainement dire, monsieur Fisher, et je suis contraint d'avouer que, manifestement, à quelque chose malheur est bon. Il y a des effets importants, mais nous les avons examinés. Nos conseillers économiques dans la province du Manitoba ont pesé le pour et le contre sous tout autre régime et nous avons conclu que les désavantages de ces augmentations dépassent de beaucoup tout avantage temporaire ou les petits avantages que certains manufacturiers peuvent en tirer.

M. FISHER: M. Charnock a dit tantôt qu'il y avait une étroite parenté entre le nord-ouest de l'Ontario et le Manitoba. Êtes-vous de son avis et pouvez-vous nous définir le lien de parenté ?

M. MAURO: Comme vous savez, monsieur Fisher, nous venons de fonder la *Canadian Lake Head Port Association*, qui comprend des représentants des conseils municipaux de Port-Arthur et de Fort-William, des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Cette association a pris naissance parce qu'on s'est rendu compte que le nord-ouest de l'Ontario, surtout la tête canadienne des Grands lacs, était la porte maritime des Prairies canadiennes. En outre, cette région est liée à la nôtre du point de vue économique et ce qui nuit à l'une directement ou indirectement nuit à l'autre, et un soutien mutuel s'imposait. A l'heure actuelle, cette association n'a aucun caractère officiel, mais j'ai la conviction qu'elle grandira et qu'elle améliorera le sort de l'ensemble de cette région, les provinces des Prairies et le nord-ouest de l'Ontario.

M. BADANAI: J'allais poser la même question que M. Fisher. J'allais demander à M. Mauro de commenter la déclaration faite par M. Charnock.

M. MAURO: Pour répondre à M. Badanai et vous donner un seul exemple des effets de l'augmentation des taux de transport, la *Canadian Car and Foundry*, une des principales industries de la région des Grands lacs, a récemment annoncé qu'elle fermerait bientôt ses portes, en donnant comme raison le prix élevé du transport de ses marchandises vers les régions de Montréal et de Toronto et en disant qu'elle ferait mieux de les fabriquer à Montréal.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Pourrais-je demander à M. Mauro s'il a entendu les remarques de M. Guest au sujet de la gradation des taux et s'il est d'avis qu'on devrait séparer cette proposition de ce projet de loi pour l'avenir ?

M. MAURO: Dans le contexte de ce projet de loi, monsieur Bell, je ne l'approuverais pas parce que j'estime que ce projet de loi vise à rectifier l'injustice produite par l'augmentation de 17 p. 100. Je suis d'accord avec M. Guest et je sais qu'il présentera à la commission royale, comme il aura parfaitement le droit de le faire, un argument de grande force pour la Colombie-Britannique au sujet de ces augmentations de taux.



M. DRYSDALE: Estimez-vous que l'erreur, si j'ose l'appeler ainsi, qui a été commise dans la gradation des taux devrait continuer de durer au lieu d'être corrigée par cette loi ?

M. MAURO: Je ne crois pas que ce projet de loi comporte ce changement.

M. FISHER: L'un des points soulevés par M. Magee et les camionneurs, quand ils se sont présentés devant le Comité, a été la question des frais d'entretien et des frais d'entretien des routes. Avez-vous des vues, comme groupe, à l'endroit de tout le problème posé par le fait que les frais d'entretien des routes pour l'industrie du camionnage sont bien inférieurs à ce que sont les frais d'entretien des voies pour les chemins de fer ?

M. MAURO: M. Magee, je crois, a fourni des données statistiques touchant le nombre des camions de louage qu'il y a sur les routes comparé au nombre de camions privés et de camions faisant navette entre des villes. La proportion de 5.62 p. 100 de camions de louage, mentionnée par M. Magee, est un peu trompeuse. M. Magee me corrigera si je fais erreur, mais on aurait dû lui demander ensuite quelle proportion du trafic, en milles pour chaque tonne, allait aux camions de louage. Ils sont peu nombreux. Les 5.62 p. 100 s'appliquent à la proportion d'enregistrements, mais l'usure infligée à nos routes n'est pas causée par le nombre de véhicules. Elle l'est par la pesanteur sur chaque essieu. Les camions de louage ne sont peut-être que 5.62 p. 100 des véhicules enregistrés, mais la proportion des marchandises transportées par eux sur nos routes est beaucoup plus forte.

Il ne m'a jamais été démontré d'une façon satisfaisante que les camionneurs paient ce qu'il en coûte aux provinces pour entretenir les grandes routes. Je ne me prononce pas là-dessus, car M. Magee est revenu à la charge avec de très forts arguments concernant les taxes de vente et d'autres facteurs dont il faut tenir compte. Cependant, je n'ai aucun doute quant à la façon dont se comparent les frais d'entretien des grandes routes et les frais d'entretien d'une longueur correspondante de voie ferrée, car les frais d'entretien des voies ferrées sont fantastiques. Si nous devons parvenir à résoudre le problème du transport au Canada, je pense qu'il va nous falloir acquérir des vues nouvelles et rafraîchissantes sur les abandons de lignes, sur les changements dans nos réseaux ferroviaires, car nous ne pouvons pas continuer de demander aux chemins de fer qu'ils fournissent des services comme ceux qu'ils fournissent à des taux qui ne rémunèrent pas convenablement leurs capitaux.

La province du Manitoba est certainement d'avis que cette commission royale devra disséquer et redisséquer franchement tout ce problème.

M. FISHER: Le Manitoba a-t-il fait part au comité interministériel ou au gouvernement des instructions qui, à son avis, devraient être données à cette commission ?

M. MAURO: Nous ne l'avons pas fait.

M. FISHER: Étant donné que la question a été soulevée ici, je ne crois pas qu'il soit impertinent de ma part de vous demander de nous dire quelles devraient être les instructions, selon vous.

M. MAURO: Je crois, monsieur Fisher, que nous serions d'avis que les instructions doivent avoir une portée suffisante pour permettre à la Commission de faire une enquête complète et approfondie sur les transports au Canada, et j'espère que ceci n'est pas considéré comme réponse facile. C'est vraiment ce que nous pensons. Je crois que les instructions devraient être très étendues et générales, de façon à englober les taux routiers, ferroviaires, maritimes et tous les autres taux.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Hier, les représentants des chemins de fer ont fait une brève déclaration au sujet du comité interministériel, un comité de quatre



hommes qui présente ses rapports au cabinet, et j'ai cru comprendre que les instructions portaient principalement sur le problème des taux de transport des Maritimes.

M. KNOWLES: Je crois que la déclaration du ministre était exacte, mais je ne suis pas membre du comité. Aucun membre ni aucun fonctionnaire de la Commission des transports n'en font partie. Je crois comprendre que c'est purement un comité du ministère des Transports.

Le PRÉSIDENT: M. Scott, qui était ici hier, en est membre, je crois. Nous pourrions peut-être le faire venir cet après-midi.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): C'est une question délicate à traiter ici et je ne crois pas que M. Mauro soit en mesure de faire des recommandations; mais, si quelqu'un est au courant, j'aimerais qu'il nous éclaire, car je considère que c'est extrêmement important.

Le PRÉSIDENT: Nous essaierons de faire venir M. Scott cet après-midi, monsieur Bell.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je voudrais poser une ou deux questions à M. Mauro au sujet des camions. M. Mauro a dit douter que les camions fournissent leur part des frais d'entretien des routes, mais je crois qu'il n'a pas de chiffres pour prouver le contraire.

M. MAURO: Non. Ce que j'ai dit, c'est qu'il ne m'avait jamais été montré de chiffres prouvant d'une façon satisfaisante que les camions de louage fournissent leur part des frais d'entretien. Je n'ai vu aucune preuve.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je crois que vous avez soulevé un point très intéressant au sujet des frais d'entretien des voies ferrées. Les frais des chemins de fer sont apparemment plus élevés que ceux de l'industrie du camionnage. Pensez-vous que les taux des chemins de fer seraient moins élevés s'ils pouvaient éliminer une partie de ces frais ?

M. MAURO: L'entretien des voies ferrées et le remplacement des rails exigent de très fortes immobilisations. Il y a toute la différence du monde. Si le gouvernement intervenait, construisait des voies ferrées et faisait payer une licence aux chemins de fer pour le droit de les utiliser, il en serait autrement. Manifestement, ce qui coûte cher aujourd'hui dans notre économie, c'est l'argent même, l'obtention de grosses sommes à immobiliser.

En supposant que les camionneurs paient leur juste part, la différence est que les camionneurs la paient pendant la durée de la route, au cours d'une période de tant d'années, et cela fait partie de leurs frais d'exploitation. Ils achètent une licence en 1959 et une autre en 1960. Mais les chemins de fer ont de gros capitaux à immobiliser dans des terres et des voies, depuis, disons, la route de la baie d'Hudson jusqu'au lac Moak ou au lac Mystère. Il leur faut tout payer, aller sur le marché de l'argent, obtenir l'argent nécessaire et l'employer.

M. CAMPBELL (*Stormont*): Vous dites, en somme, qu'en construisant et en entretenant la route transcontinentale nous nous trouvons à subventionner l'industrie du camionnage aux dépens des chemins de fer.

M. MAURO: Non, monsieur Campbell, vous ne me ferez pas dire cela.

M. CAMPBELL (*Stormont*): N'est-ce pas la conclusion logique ?

M. MAURO: Non, car j'ignore si les camionneurs paient leur juste part des frais de construction et d'entretien des routes. Ce que je dis, c'est que, même si les camionneurs paient leur juste part, nous admettons, je pense, qu'il y a une différence entre la façon dont les camionneurs répartissent leurs frais sous forme de frais d'ex-



ploitation sur un nombre indéfini d'années et la façon dont les chemins de fer sont contraints de dépenser des sommes folles en une seule fois sous forme d'immobilisations.

M. CAMPBELL (*Stormont*): L'équivalent serait que les camionneurs soient contraints de construire leurs propres routes.

M. MAURO: Oui, ou bien que le gouvernement canadien construise les voies ferrées et ne fasse payer qu'une licence aux chemins de fer.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ne pensez-vous pas qu'il y a un certain nombre d'autres personnes qui utilisent les routes en plus des camionneurs, et que ce fait est avantageux pour la population canadienne, tout comme l'existence de la concurrence est avantageuse dans d'autres domaines ?

M. MAURO: C'est tout à fait exact.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ce n'est pas de la faute des camionneurs si d'autres gens peuvent utiliser les routes et peut-être en tirer profit.

M. MAURO: J'espère que mon attitude est bien comprise. Je ne suis pas ici pour plaider la cause des chemins de fer contre les camionneurs. Je réponds seulement à une question. Je crois que la situation est encourageante d'un bout à l'autre du pays et que, si nous continuons, les effets mentionnés par M. Magee se manifesteront.

M. HORNER (*Acadia*): J'ai une question. Je voudrais féliciter M. Mauro de son mémoire. Je crois qu'il a été très bien présenté. J'ai constaté avec plaisir que quel qu'un se donnait la peine de citer les prix du transport de différentes marchandises, surtout dans l'Ouest du Canada, et s'écartait, au moins pendant quelque temps, des taux par tonne-mille. Cependant, je voudrais lui demander si le mémoire présenté au nom du Manitoba ne s'applique pas un peu mieux encore à l'Alberta, en ce qui concerne les produits agricoles ?

M. MAURO: Vous êtes assis là-bas à cette table, vous, l'un des plus grands défenseurs de l'Alberta dans l'histoire du Canada. Je refuse de rivaliser avec lui pour plaider la cause de l'Alberta.

M. WRATTEN: Monsieur le président, le témoin a parlé des canaux sans péage tantôt. De quels canaux parliez-vous ?

M. MAURO: Du canal de Welland en particulier.

M. WRATTEN: Vous vous rendez compte qu'il y aura péage au canal de Welland.

M. MAURO: Seulement pour amortir ce qu'il a fallu dépenser afin de lui donner la profondeur exigée par la voie maritime. Les manufacturiers du Canada central ont bénéficié pendant longtemps de la gratuité de ce canal. Nous n'y voyons pas d'inconvénient. Cela fait partie de la politique du Canada à l'endroit des transports et l'avantage était si grand que le président de la *Steel Company of Canada* a fait une très savante dissertation sur les effets qu'un péage au canal de Welland aurait sur l'industrie, à Hamilton, je crois.

M. WRATTEN: Vous aussi vous avez bénéficié de la gratuité de ce canal.

M. MAURO: J'ai mentionné les canaux sans péage du Canada central, monsieur, pendant que je mentionnais aussi la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, les taux transcontinentaux, les taux du pas du Nid-de-Corbeau et j'ai dit qu'il faudrait examiner tout cela en étudiant l'ensemble du problème.

M. WRATTEN: D'accord, mais je m'oppose à la façon dont vous vous êtes exprimé en parlant des canaux gratuits de l'Est et des taux élevés du transport dans l'Ouest.



M. FISHER: Je reviens encore à la question des frais d'entretien des chemins de fer. N'est-il pas vrai que l'un des facteurs c'est qu'il n'y a aucun rapport, ou très peu de rapports entre le volume du trafic-marchandises sur les voies ferrées et les frais d'entretien des voies ?

M. MAURO: C'est juste.

M. FISHER: Et c'est l'un des avantages qu'ont les camionneurs ?

M. MAURO: C'est peut-être exact, monsieur Fisher.

M. FISHER: Pensez-vous qu'une commission royale chargée d'enquêter sur les transports serait justifiée d'examiner ce problème du point de vue de la justice dans la concurrence ?

M. MAURO: La commission sera probablement saisie de cette question, vous verrez, monsieur Fisher. Dans différents milieux du Canada, il est vrai qu'on incline à penser qu'un moyen d'aider les chemins de fer serait de leur prêter des capitaux à très faibles taux d'intérêt pour leur permettre, par exemple, de réduire leurs frais d'entretien, de recourir à l'automatisation et aux autres progrès de la science dans leurs installations de têtes de lignes, ce qui réduirait leurs frais.

Depuis quelque temps, les chemins de fer ont réalisé de grandes augmentations de rendement et des économies et il se trouve des gens dans l'industrie du transport pour dire que, si le gouvernement leur fournissait maintenant les capitaux nécessaires pour effectuer ou accélérer la modernisation, ce serait une solution. Il y en a d'autres pour qui cela ne serait pas toute la solution et qui soutiennent qu'il faudrait aller plus loin.

M. CAMPBELL (*Stormont*): A-t-on déjà fait des études sur le rendement des chemins de fer et les entreprises de camionnage ? Au lieu de construire le chemin de fer de Pine-Point, nous devrions peut-être construire la route de Pine-Point. A cause de leur nécessité en temps de guerre, il est indispensable de garder et peut-être de subventionner deux voies ferrées transcontinentales. Nous devrions peut-être dissuader les chemins de fer de s'étendre dans d'autres directions. L'obligation de conserver les deux voies transcontinentales me semble l'un des désavantages de l'existence de la nation canadienne, mais ce désavantage ne s'accroîtrait-il pas s'il était démontré qu'une route serait un moyen de transport moins onéreux ?

M. MAURO: M. Stechishin, de la Commission des transports du Manitoba, m'a dit qu'il en coûte au chemin de fer un quart ou un cinquième de ce qu'il en coûte au camion pour transporter la même quantité de marchandises à la même distance. J'ignore ce que cela veut dire, car ces données statistiques me déroutent toujours. Mais il est généralement reconnu, je crois, qu'il n'y a pas de moyen moins onéreux que le rail pour transporter de grandes quantités de marchandises par terre, des marchandises en vrac. Le camion n'est pas excepté.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, dans le passé, on a déjà posé la question de savoir si la constitution permettrait de placer les camions sous la juridiction de la Commission des transports, sous prétexte qu'ils font concurrence aux chemins de fer, bien qu'à mon avis les frais d'exploitation ne se comparent pas. Je me demande si M. Mauro a des vues là-dessus ou s'il approuverait que les camions, si c'était possible, soient mis sous la juridiction de la Commission des transports.

M. MAURO: La province du Manitoba ne s'est pas prononcée là-dessus, monsieur Drysdale. La situation évolue de telle façon, à mon avis, que les camionneurs finiront par venir demander à bon droit un redressement de quelque injustice commise en faveur des chemins de fer à l'aide des dollars fédéraux. J'entrevois le jour où les camions, monsieur le président, seront régis par une commission fédérale quelconque



comme celle qui régit les chemins de fer. Cependant, nous n'avons aucune opinion arrêtée là-dessus.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur Mauro, vous venez de dire que le transport des marchandises coûtait beaucoup moins cher aux chemins de fer qu'aux camions. Alors, pourquoi les tarifs ferroviaires sont-ils si élevés dans les régions où n'existe pas la concurrence du camion? Où trouver une explication logique? Si leurs frais sont inférieurs à ceux des camions, les camions ne devraient pas pouvoir rouler, et pourquoi les taux des chemins de fer ne baisseraient-ils pas?

M. MAURO: Ces taux, naturellement, sont des taux moyens. Comme je l'ai dit, la plupart des données statistiques sont des moyennes. Le transport de beaucoup de marchandises est inaccessible à la concurrence du camion. M. Magee a dit qu'en théorie rien n'échappait à la concurrence du camion. Il est vrai qu'en théorie rien n'échappe à la concurrence du camion, mais je voudrais voir des camions transporter le minerai de fer de Steep-Rock au même taux que le National-Canadien, ou peut-être du lac Lynn à Fort-Saskatchewan au même taux que les chemins de fer.

En premier lieu, il nous faut leur construire des routes là où il n'y a pas de routes et, en second lieu, les énormes quantités qui s'expédient en vrac au Canada ne pourraient pas se transporter par camion sur les routes actuelles. Nous n'avons pas les routes; mais, dans le Canada central, nous avons déjà quelques-unes de ces autostrades ultra-modernes et le camion peut commencer là de transporter de grandes quantités en vrac. Il y a plusieurs parties du pays, cependant, qui sont loin en arrière et qui ne sont pas à la veille d'avoir ces routes.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Quand il est question des taux de transport, une des plaintes des provinces est que les taux de concurrence diminuent constamment.

M. MAURO: Certainement, et pendant qu'ils diminuent, il y a des marchandises, comme les grosses machines agricoles et le minerai de fer, qu'un chemin de fer peut transporter avec le nombre voulu de wagons en plates-formes sans que le camion puisse faire concurrence; et la base continue de s'amincir et continue d'envahir plus de terrain.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il y a une chose que je voudrais éclaircir. Je constate que, dans leur dernier mémoire à la commission Turgeon, elles ont reconnu que la distance comportait certains désavantages. Si je vous ai bien compris, vous êtes d'avis qu'elles ne devraient pas subir les effets des distances.

M. MAURO: Non. Nous avons toujours considéré que la vie dans ce pays comportait des inconvénients géographiques. Au Manitoba, nous admettons qu'il nous faudra toujours assumer une certaine proportion des frais du transport des marchandises dans une région donnée, mais non pas que nous devons en assumer une proportion exagérée.

Vous vous souvenez des méthodes d'augmentation des taux de transport qui ont été proposées à la dernière commission et qui visaient à la fois les petites et les grandes distances.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Autrement dit, une gradation des taux décroissants comme l'a proposé M. Guest?

M. MAURO: Non, une formule différente de celle de M. Guest. Nous proposons quelque chose qui ressemblerait plus ou moins à la subvention aux points, tant le 100 livres plus une augmentation de tant p. 100.

M. McPHILLIPS: Vous avez dit que le prix du transport de la machinerie était de \$31.44 la tonne en 1947 et de \$64.67 en 1957?



M. MAURO: Oui, sauf que c'est 1949 et non 1947.

M. MCPHILLIPS: Cela n'égale pas l'augmentation que les taux de transport avaient subie en 1957.

M. MAURO: Je ne dis pas que l'augmentation est allée jusqu'au niveau permis. Je dis simplement que le prix, en dollars et en cents, a monté considérablement et sûrement plus que les 59 p. 100 mentionnés par les Associations de camionneurs du Canada. Le prix du transport de certaines marchandises n'a pas monté de 157 p. 100, mais celui d'autres marchandises a monté de 157 p. 100.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Admettez-vous que la moyenne a été de 58 p. 100, ou avez-vous une opinion ?

M. MAURO: Je dis que la moyenne est plus forte, mais je n'ai pas de chiffres.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Monsieur le président, je voulais moi-même revenir un peu sur cette question. Dans leur mémoire, les camionneurs n'ont fourni aucun chiffre pour les taux de catégories et de produits spécialement désignés. Je me demande si vous avez les prix réels du transport de ces marchandises ?

M. MAURO: M. Stechishin ne les a pas extraits. Nous pourrions vous les fournir.

M. MCPHILLIPS: Dites-vous qu'au Manitoba il en coûte plus pour expédier vers l'Est qu'il n'en coûte pour expédier d'un endroit dans l'Est à Winnipeg, disons ?

M. V. M. STECHISHIN (*directeur de la Commission des transports du Manitoba*): Je crois que vous parlez des envois faits dans l'autre direction ?

M. MCPHILLIPS: Supposons que vous expédiez des marchandises de Winnipeg à Toronto. Le taux est-il plus élevé que pour expédier les mêmes marchandises de Toronto à Winnipeg ?

M. STECHISHIN: Cela varie avec les marchandises. Les taux sont très rarement les mêmes, sauf les taux de catégories. Naturellement, il en coûte moins pour expédier du grain à Toronto que pour expédier du grain de Toronto à Winnipeg. D'autre part, il y a certains articles dont le transport coûte plus cher de Toronto à Winnipeg que de Winnipeg à Toronto. Il n'y a aucun rapport entre les deux directions, sauf que les taux de catégories sont les mêmes dans les deux sens.

Mais, dans la plupart des cas, les taux sont différents.

M. MCPHILLIPS: Dans la plupart des cas ils sont plus élevés ?

M. STECHISHIN: Là encore tout dépend des marchandises. S'il s'agit de grain, vous paierez probablement moins pour en envoyer que pour en recevoir. Mais, dans le cas des articles manufacturés, la réception coûte probablement plus cher que l'expédition. Je ne puis vous fournir des précisions. Les camionneurs ont mentionné certains taux par tonne-mille. En exceptant le transport du grain de l'Ouest, je crois que les taux sont plus élevés d'est en ouest qu'ils ne le sont d'ouest en est.

Le tableau 4 du mémoire, qui est fondé sur les taux par tonne-mille, donne 1.4¢ comme taux moyen d'ouest en est et un taux moyen de 2.92¢ d'est en ouest. Cela comprend toutes les marchandises et ne s'applique pas seulement au Manitoba, mais à tout l'Ouest du Canada.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je voudrais poser une question à M. Mauro. Il s'est dit pour une formule semblable à la subvention aux ponts. J'ai reçu un bon nombre de plaintes des producteurs de fruits de la Colombie-Britannique. Ils m'ont dit qu'ils savaient que cette subvention aidait à expédier des marchandises du Canada central au Manitoba, mais qu'elle avait l'effet contraire sur les marchandises expédiées



de la Colombie-Britannique. Au lieu de recevoir des fruits de la Colombie-Britannique, le Manitoba reçoit des fruits inférieurs.

M. MAURO: J'ai dit qu'une formule proposée ressemblait à la subvention aux ponts. La subvention aux ponts est une subvention régionale et c'est pourquoi vos producteurs de fruits se plaignent. J'ai dit que l'on pourrait appliquer une augmentation générale des taux selon la même formule, tant de cents le cent livres plus une augmentation de tant p. 100. Il n'y a aucune similitude.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Puis-je poser la question que voici à M. Mauro ou à M. Stechishin? Hier, M. Roberts, du Pacifique-Canadien, a dit que les chemins de fer avaient changé certains articles de catégorie après la mise en vigueur de l'augmentation de 17 p. 100 et que cela avait eu pour effet de réduire l'augmentation. Je me demande si vous pouvez citer un exemple de producteurs au Manitoba dont les concurrents du Canada central ou d'ailleurs ont obtenu ces taux de faveur pendant qu'il leur fallait subir la pleine augmentation de 17 p. 100?

M. STECHISHIN: Je ne puis songer à aucun cas particulier. En général, naturellement, celui qui expédie ne se préoccupe pas trop de la terminologie employée pour désigner son taux et ne s'occupe pas de savoir s'il a un taux de catégorie, un taux de produits désignés ou un taux de concurrence. Il dit: "Ceci est mon taux".

Quand les taux sont montés de 17 p. 100, les chemins de fer ont appliqué une augmentation générale à tous les taux sans exception, leur circulaire disant simplement de majorer chaque taux de 17 p. 100.

Quand des expéditeurs se plaignaient, ils pouvaient leur enlever une partie de cette augmentation. S'il s'agissait d'un taux de produit désigné dont l'augmentation se trouvait ainsi réduite, les chemins de fer désignaient ensuite ce taux dans leur tarif comme étant un taux de concurrence et c'est ce que M. Roberts voulait dire, je pense, quand il a mentionné que certains articles avaient été changés de catégorie.

Le taux que l'expéditeur se trouvait alors à payer n'était plus un taux de catégorie; c'était un taux de concurrence. A ma connaissance, personne ne s'est plaint que l'augmentation ait été réduite pour certains taux et ne l'ait pas été pour d'autres. On se plaint qu'un taux est trop élevé ou trop bas, mais je n'ai pas eu connaissance qu'on se soit plaint de subir une augmentation dont d'autres étaient exemptés.

Ordinairement, quand il y a concurrence de transport sur un marché quelconque, si le taux est réduit, il est réduit pour tous les gens qui se font concurrence sur ce marché.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions, messieurs?

M. DRYSDALE: Jugez-vous que les taux du pas du Nid-de-Corbeau pour le grain devraient être égalisés?

M. MAURO: Égalisés par rapport à quoi?

M. DRYSDALE: Au reste des taux.

M. MAURO: Je crois que les taux du pas du Nid-de-Corbeau pour le grain ont résulté d'un contrat valide entre deux parties qui savaient ce qu'elles faisaient.

M. DRYSDALE: En 1897?

M. MAURO: C'est là une autre conception étrange qui existe dans le pays. Les taux du pas du Nid-de-Corbeau ont été remaniés. Ils existaient depuis 1897, mais je crois qu'ils n'ont pas été révisés depuis 1925. Je vais vous citer un exemple, monsieur Drysdale, et vous me direz quelle est la différence. Le Pacifique-Canadien avait fait un certain marché avec la ville de Winnipeg en 1881 concernant les impôts sur des



terrains appartenant à la ville. Ces terrains devaient passer à perpétuité au Pacifique-Canadien francs d'impôts. Nous savons que la ville de Winnipeg est allée au Conseil privé à deux reprises pour demander l'annulation de ce contrat. Le Conseil privé a dit : "Oh non. C'est un contrat en bonne et due forme que vous avez conclu. C'est un contrat et le Pacifique-Canadien a agi sur la foi de ce contrat. Ne le reniez pas."

Notez bien, cependant, que le Pacifique-Canadien a bénévolement versé des montants à la ville de Winnipeg.

Je crois que, lors de l'établissement des taux du pas du Nid-de-Corbeau, on avait accordé 250,000 acres de terre au Pacifique-Canadien, un monopole qui s'étendait dans le sud de l'Alberta et jusque dans les Kootenays, et qu'il avait aussi reçu une subvention en argent. Avant de songer à modifier les taux du pas du Nid-de-Corbeau, il faudrait voir tout ce que le Pacifique-Canadien a reçu et en tenir compte.

M. DRYSDALE: Si j'ai soulevé cette question, monsieur Mauro, c'est que dans le rapport de la Commission Turgeon il est mentionné que les provinces des Prairies avaient recommandé d'égaliser tous les taux sauf les taux du pas du Nid-de-Corbeau. J'essayais de voir si le Manitoba a changé d'avis ou s'il accepte encore le tarif applicable au pas du Nid-de-Corbeau.

M. MAURO: Nous n'avons aucune raison de changer d'avis au sujet de ce dernier tarif.

Le PRÉSIDENT: Merci de votre exposé, monsieur Mauro. Je suis sûr que le Comité y accordera beaucoup d'attention.

Je vous remercie, messieurs, de l'aide apportée ce matin. Nous nous réunirons de nouveau cet après-midi à 3 heures et demie. Nous allons maintenant suspendre la séance et, cet après-midi, nous entendrons M. Mann, directeur général de la Commission des transports des Maritimes, et M. Frawley, représentant de la province de l'Alberta.

Je vous remercie beaucoup, messieurs.



## REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je constate que nous sommes en nombre.

J'ignore combien d'entre vous ont des exemplaires du mémoire présenté hier par M. Blair au nom de la *Great West Coal Company* et de la *Manitoba-Saskatchewan Coal Company*. Il y a un petit changement à faire dans ce mémoire. A la page 4, pour ceux d'entre vous qui ont un exemplaire, à la fin du deuxième alinéa, il est dit que les prix actuels à la mine sont de \$2 la tonne en moyenne. Il faudrait lire \$1.87 la tonne. M. Blair vient de porter ceci à mon attention.

Maintenant, nous allons chercher un témoin dans les Maritimes. M. H. A. Mann est directeur général de la Commission des transports des Maritimes. J'invite M. Mann à prendre la parole.

M. HOWARD A. MANN (*administrateur exécutif de la Commission des transports des Maritimes*): Monsieur le président et messieurs, quand nous sommes arrivés à Ottawa, nous n'avions guère l'intention de faire des observations au Comité. Nous étions venus plutôt à titre d'observateurs. Cependant, le Comité a commencé d'entendre des témoignages et plusieurs membres ont exprimé l'espoir que les représentants des provinces feraient connaître leurs vues, puis les Associations des camionneurs du Canada ont présenté leur excellent mémoire et, de nouveau, certains membres du Comité ont dit qu'ils aimeraient connaître la réaction des représentants des provinces à ce mémoire.

Cela étant, je prends la parole aujourd'hui avec un double objectif. J'essaierai d'abord de parler du bill C-38 et, ensuite, de commenter certains des points soulevés par les Associations des camionneurs du Canada.

En ce qui concerne le bill C-38, nous avons essayé d'en mesurer l'effet sur le trafic important qui intéresse les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve.

Pour faire l'évaluation du bill, nous avons puisé nos renseignements statistiques dans le document qui sert de guide au Comité, l'analyse des bordereaux d'expédition fournie par la Commission des transports. Mais nous avons fait appel aussi à notre propre connaissance du trafic de la région atlantique pour voir si nous ne pourrions pas y trouver des données qui, tout en étant plus sympathiques ou un peu plus vivantes que de froides données statistiques, corroboreraient quand même les conclusions tirées des chiffres.

En recueillant des données statistiques, nous avons trouvé dans l'analyse des bordereaux d'expédition que les provinces Maritimes avaient une plus forte proportion de trafic sans concurrence que toute autre région du Canada. Cela ressort à la fois de l'analyse des revenus et de l'analyse des quantités transportées.

Afin de produire des preuves, nous avons préparé, à l'aide de l'analyse des bordereaux d'expédition, trois tableaux dont des exemplaires, je crois, ont été distribués aux membres du Comité. Ce sont des feuilles brochées ensemble.

Je vous prie d'excuser notre système de distribution. Ces tableaux vous sont distribués en ce moment. Comme je le disais, notre analyse statistique nous a convaincus que les provinces atlantiques ont une plus forte proportion de trafic sans concurrence que toute autre région ou territoire où il y a des taux au Canada.

J'attire respectueusement votre attention sur le tableau n° 1, celui du trafic intra-territorial, qui donne les revenus et les quantités ainsi que le pourcentage allant à chaque genre de taux dans chaque territoire. Ce sont les transports entre points situés dans le même territoire.



Vous verrez vite que, dans le territoire des Maritimes, 69.05 p. 100 des revenus produits par le trafic provient des taux de produits spécialement désignés, alors que la proportion correspondante pour le Canada central (Ontario et Québec) est de 54.48 et, pour l'Ouest canadien, de 50.05.

Le deuxième tableau fournit les mêmes renseignements à l'égard des envois d'une région à d'autres régions. Là encore il ressort que le territoire des Maritimes affiche 69.72 des revenus produits en taux sans concurrence et en taxes convenues, et a la distinction douteuse de surpasser le reste du pays à cet égard.

En ce qui concerne les quantités expédiées dans les différents territoires, le troisième tableau fournit les chiffres. Ce tableau est encore plus désavantageux pour les provinces atlantiques, car près de 78.98 p. 100 du trafic arrivant d'autres parties du Canada entre dans ces provinces à des taux sans concurrence ou à des taux de produits désignés.

L'examen de ces tableaux démontre bien que, tant par les revenus que par les quantités, nous avons la plus forte proportion de trafic à taux sans concurrence, arrivant, partant ou intra-régional.

Étant donné que le bill C-38 s'applique au trafic sans concurrence et limitera l'augmentation de 17 p. 100 à environ 10 p. 100, les tableaux montrent que ce bill est très avantageux pour nous. Il est vrai que cette réduction ne rétablit pas entièrement la situation qui existait avant l'augmentation de 17 p. 100, mais aucune réduction ne pourrait le faire.

Si je comprends bien, le bill vise à atténuer les effets de l'augmentation sur le genre de trafic qui, pour une raison ou pour une autre, n'a jamais subi assez de concurrence pour que les chemins de fer fussent contraints d'adopter des taux de concurrence ou de négocier des taux. Le bill atteint ce but.

L'augmentation de 17 p. 100 sera réduite pour ce genre de trafic dans la mesure déjà mentionnée, et c'est un secours dont bénéficiera la plus grande partie de notre trafic, comme nos trois tableaux essaient de le montrer. Et ici je m'écarte des données statistiques générales pour vous montrer, au moyen d'exemples, ce que cette réduction de nos taux sans concurrence signifiera pour nous.

Nous avons une industrie importante, celle du bois de construction. Son marché le plus stable, où ne l'entrave aucune restriction monétaire ou douanière, est le Canada central, l'Ontario et le Québec. Mais sur ce marché, nous nous heurtons à la concurrence d'autres bois de construction de même qualité ou semblable qui y arrivent d'ailleurs. M. Styffe a mentionné ce matin que sa région expédiait du pin et de l'épinette. Nous expédions de l'épinette.

Il n'y a pas longtemps, le bois de construction expédié de point comme Val-d'Or, Amos et Senneterre, dans le Québec ou de Kapuskasing, Hearst et Nakina, dans le nord de l'Ontario, vers des endroits comme Toronto et Montréal voyageait à taux de produits désignés. Depuis une date assez récente, ces taux sont des taux de concurrence. Notre bois de construction voyage encore, cependant, à des taux de produits désignés.

Quand l'augmentation de 17 p. 100 est survenue le 1er décembre dernier, elle a été appliquée à la fois aux taux de concurrence du bois de construction dans l'Ontario et le Québec et au taux de produits désignés sur notre propre bois de construction. Il ne nous fallait pas beaucoup d'imagination à l'époque pour prédire que l'augmentation serait réduite ou totalement supprimée dans le cas de l'Ontario et du Québec. Elle a été entièrement enlevée des taux ontariens et québécois le 16 février 1959. Nos taux, cependant, ont conservé l'augmentation. Manifestement, cela a eu pour effet d'augmenter la différence des frais de transport entre notre bois et le bois ontarien et québécois sur le marché que l'un et l'autre doivent atteindre.



Voici, en quelques mots, un exemple de ce qui s'est passé. Les distances par chemin de fer entre Montréal et Dalhousie (Nouveau-Brunswick) et entre Montréal et Val-d'Or (Québec) ont seulement quatre milles de différence. Avant l'augmentation de 17 p. 100, les taux étaient les mêmes, 41¢ le 100 livres. Le 1er décembre 1958, les deux taux ont été portés à 48¢ par l'augmentation de 17 p. 100. Puis l'augmentation a été enlevée du taux de Val-d'Or à Montréal. Il est retombé au niveau antérieur à l'augmentation de 17 p. 100, c'est-à-dire 41¢. Mais l'augmentation de 17 p. 100 est demeurée sur le taux de Dalhousie (N.-B.). Par conséquent, les taux qui, pour des distances égales, étaient les mêmes avant l'augmentation de 17 p. 100 ont maintenant un écart de 7¢ le 100 livres. La scierie de Dalhousie doit payer \$1.40 de plus par 1,000 pieds de planche pour expédier son bois à Montréal. Si elle n'absorbe pas ce montant de \$1.40, elle ne vend pas son bois. Il n'y a là aucune sentimentalité; ce n'est pas de la propagande des provinces autour de taux de transport dénaturés; c'est simplement la différence entre vendre et ne pas vendre.

Si j'ai bien compris, le bill C-38 corrigera cette situation dans une certaine mesure. La différence de 7¢ infligée à notre scierie sera réduit à 4¢ et, au lieu de perdre \$1.40 par 1,000 pieds de planche, elle neperdra que 80¢.

Naturellement, nous pourrions citer des exemples innombrables du soulagement que ce bill, s'il est adopté, apportera à ceux des nôtres qui expédient des marchandises sur le riche marché du Canada central, qui est d'une si grande importance pour les provinces atlantiques. Mais je ne ferais qu'exposer des situations parallèles au cas du bois de construction.

Naturellement, le bill sera avantageux aussi pour les consommateurs des provinces atlantiques et aussi pour ceux de nos industries qui doivent acheter certaines de leurs matières premières hors de notre région. Prenez notre industrie des conserves, par exemple. Le taux du transport des boîtes à conserves de Hamilton, en Ontario, à Middleton, en Nouvelle-Écosse est un taux de catégorie qui a subi la pleine augmentation de 17 p. 100. Le taux de transport des boîtes à conserves expédiées de Hamilton à Montréal, cependant, est une taxe convenue qui n'a pas été modifiée.

La subvention prévue par le bill nous accordera certains des avantages dont jouissent les conserveries de Montréal. Et je pourrais ajouter qu'elle ne nuira pas à mes bons amis de l'industrie du camionnage, car les entreprises de transport routier ne semblent pas particulièrement désireuses de transporter des boîtes à conserves vides depuis Hamilton jusqu'à Middleton, en Nouvelle-Écosse.

C'est l'un des nombreux cas où le bill C-38 amoindra le tort fait par l'augmentation de 17 p. 100 à ceux de nos producteurs qui doivent se procurer hors de notre région certaines de leurs matières premières.

Le troisième et dernier exemple que je veux citer concerne le trafic à l'intérieur même des provinces atlantiques. Je crois que, dans le centre du Canada, les pommes de terre se transportent surtout par camion. On m'a même dit qu'environ 98 p. 100 des pommes de terre étaient transportées par camion en Ontario. Naturellement, il en est de même dans les Maritimes, mais la proportion n'est pas aussi forte. Il n'en est pas ainsi, cependant, dans le cas du consommateur de Terre-Neuve. Le transport de ses pommes de terre, qu'il reçoit du Nouveau-Brunswick ou de l'Île-du-Prince-Édouard, se fait à des taux de produits désignés et, je l'affirme respectueusement, continuera de se faire ainsi jusqu'au jour béni où le maire de Saint-Jean accueillera le premier camion amphibie. En attendant, toutefois, le bill C-38 soulagera le consommateur de Terre-Neuve d'une partie des effets de l'augmentation de 17 p. 100.

Monsieur le président et messieurs, j'ai essayé de vous prouver, par des données statistiques générales, que le bill C-38 sera avantageux pour les provinces atlantiques, qui ont la plus forte proportion de trafic sans concurrence au Canada. Je me suis



également efforcé de vous faire voir d'un peu plus près les effets bienfaisants de ce bill en vous citant quelques exemples concrets pour envelopper de chair et de vie ce squelette de froides données statistiques.

Du point de vue des provinces atlantiques, il est certain que le bill C-38, sans oublier qu'il ne prétend pas apporter un remède durable, définitif et complet, est une mesure désirable.

Naturellement, messieurs, nous ne sommes pas indifférents aux effets qu'une subvention semblable à celle proposée par le bill C-38 aura sur l'industrie du camionnage. Nous avons dans nos provinces une importante industrie du camionnage dont la disparition aurait de graves conséquences pour la région atlantique. Mais le bill C-38 ne causera pas sa disparition et je m'appuie sur les remarques faites par M. Magee lui-même à la page 5 du mémoire des Associations de camionneurs du Canada : "La dépense de 20 millions consacrée à une réduction, valable pendant douze mois, des taux de catégorie et des taux sur produits désignés de nos concurrents, — les chemins de fer, — n'aura peut-être guère d'effet immédiat, si elle en a, sur l'industrie du camionnage." Le mot "immédiat" est en italiques.

Maintenant, on me permettra d'aborder certaines des questions soulevées dans l'excellent mémoire que les Associations de camionneurs du Canada ont présenté au Comité. Après la présentation de ce mémoire, comme je l'ai dit tantôt, certains membres du Comité ont dit qu'ils aimeraient entendre les opinions des représentants des provinces sur les points soulevés, et j'espère avoir la permission de traiter maintenant certains de ces points.

Je voudrais commenter certains de ces points pour une autre raison et, pour mentionner cette raison, je vais citer avec votre permission un passage à la page 6 du mémoire des Associations de camionneurs du Canada. Je crois que nous citons tous le même passage, nous, les représentants des provinces parce que ce passage, je le crains, nous a blessés d'une manière assez profonde et peut-être me pardonnera-t-on de le répéter : "Les augmentations des taux de transport accordées au Canada depuis la seconde guerre mondiale sont devenues, à la faveur de la propagande et d'une réaction émotive, plutôt que raisonnée, un sujet de discussion publique aux proportions bien plus vastes que les faits ne le justifient".

C'est une surprise pénible pour ceux d'entre nous qui avons travaillé et peiné dans le vignoble démesurément enchevêtré et touffu des tarifs ferroviaires que d'être si rudement traités de simples propagandistes et d'excitateurs de l'opinion publique. J'ai peut-être un parti pris à l'égard de l'œuvre accomplie dans ma partie du pays, mais les rapports intimes que j'ai eus avec ceux de mes collègues qui représentent les provinces de l'Ouest sont bien loin de me porter à conclure qu'ils sont des propagandistes et qu'ils se laissent emporter par l'émotion sur la question des taux de transport.

Je n'ai pas l'intention d'analyser toute la cause présentée avec tant de force par les Associations de camionneurs du Canada. Pour le faire d'une façon complète, il faudrait nous préparer plus longuement que nous n'avons pu le faire. De toute façon, je pense, c'est une cause qu'il eût peut-être mieux convenu de plaider devant la prochaine commission royale que devant un comité étudiant le bill C-38.

Je ne veux commenter que certaines des questions importantes soulevées par le mémoire de l'industrie du camionnage. Je voudrais autant que possible limiter mes remarques aux provinces atlantiques. Avant de parler du mémoire de l'industrie canadienne du camionnage, je voudrais affirmer avec autant de force que j'en possède que l'industrie du transport routier, avec toutes ses ramifications, est d'une très grande importance pour les provinces atlantiques. J'espère que la haute opinion que nous avons de l'industrie du transport routier, nos quatre provinces l'ont montrée par leurs actes et par l'étroite collaboration qui existe entre la Commission des trans-



ports des Maritimes et la *Maritime Motor Transport Association*, qui est la filiale régionale de M. Magee dans notre partie du pays. J'ai noté qu'il était dit à un endroit dans le mémoire des Associations de camionneurs du Canada que notre commission serait peut-être bien avisée de consacrer autant d'attention à l'industrie du camionnage qu'elle semble en consacrer aux autres formes de transport. J'espère que cette phrase s'est glissée dans le mémoire par inadvertance. Je suis certain que les représentants de l'industrie du camionnage n'ont pas oublié, par exemple, que la question d'instituer une feuille de route uniforme pour l'industrie du camionnage dans notre région a été portée à l'attention de l'industrie du camionnage dans les provinces atlantiques par la Commission des transports des Maritimes. Nous avons collaboré d'une façon très intime à ce travail et nous espérons que le résultat servira de modèle. Le mémoire des Associations des camionneurs du Canada, qui a été préparé avec beaucoup de soin et présenté avec beaucoup de talent, se sert des revenus ferroviaires, que la tonne produit par mille, pour essayer de prouver que l'indice des taux autorisés aux chemins de fer ne veut rien dire, quand on mesure le contre-coup des augmentations des taux de transport sur une région ou sur une catégorie de marchandises. Les Associations des camionneurs du Canada utilisent plutôt un indice qui est le revenu moyen de la tonne par mille, et cet indice est évidemment bien inférieur à l'autre.

Naturellement, — et M. Mauro l'a fait observer de fort brillante façon ce matin, — le revenu moyen que la tonne rapporte par mille aux chemins de fer ne veut rien dire pour ceux qui expédient des produits. Je me suis demandé, après l'accusation portée contre nous dans le mémoire des Associations de camionneurs du Canada, si nous ne pourrions pas aller dire, par exemple, à la *Dominion Steel and Coal Corporation* qu'il y a trop d'émotion dans sa façon d'envisager son problème de transport. Je me suis demandé, après avoir entendu ce mémoire, si cette grande compagnie et nous-mêmes n'avions pas peut-être, par propagande, démesurément grossi le problème des taux de transport. Ne l'avons-nous pas fait? La réponse est là, sous forme des revenus que chaque tonne produit par mille. Après tout, les augmentations de taux de transport qui ont été autorisées depuis la fin de la guerre s'élèvent à 157 p. 100, mais le prix du transport des billettes et des blooms de Sidney à Montréal n'a monté que de 74 p. 100 par tonne-mille. Ce n'est peut-être pas une raison de s'alarmer outre mesure.

Puis j'examine les taux. En 1948, \$4.30 la tonne brute. En 1957, \$10.02 la tonne brute, soit une augmentation de 133 p. 100. Si la stupeur causée par une telle augmentation est du sentimentalisme, si c'est faire de la propagande que d'être atterré par une telle majoration, je crains qu'il nous faudra manifester de l'émotion à ce sujet.

Les Associations de camionneurs du Canada attirent l'attention dans leur mémoire sur l'importance prise par les taux de concurrence. A la page 18 du mémoire, elles en tirent la conclusion que, par suite de l'expansion de la concurrence, il est devenu impossible de refouler encore plus le fardeau des taux de transport sur les provinces atlantiques et sur les provinces de l'Ouest et que, par conséquent, soutenir que la répartition inégale de l'élément concurrence entraîne un déséquilibre et une déformation de la structure des taux dans certaines régions, c'est contredire la réalité.

Il est certain que les taux de concurrence se sont répandus dans les provinces atlantiques, et nous en sommes heureux; et ils vont continuer de se répandre. Mais il y a une chose à retenir. Il y a une vaste différence entre les taux de concurrence, quand survient une augmentation générale des taux de transport. C'est à la suite d'une augmentation générale des taux que le géant constitué par les taux de concurrence de l'Ontario et du Québec s'écarte du nain que sont ces mêmes taux dans les provinces atlantiques. Un taux de concurrence, dans notre partie du pays, n'est pas une armure protégeant contre les augmentations générales des taux de transport. Par exemple, à Montréal, nous sommes en concurrence avec Toronto dans le commerce des pôles électriques. Notre taux de concurrence par rapport à Mont-



réal est monté de 17 p. 100 en décembre dernier; le taux de concurrence de Toronto n'a pas bougé. Nous avons fait le relevé le plus complet possible des exonérations dont ont fait l'objet les tarifs de concurrence des chemins de fer dans les Maritimes et dans le centre du Canada. Ce relevé nous a fait voir que nous, dans les Maritimes, nous ne connaissons à peu près rien dans l'art de soustraire les taux de concurrence aux augmentations de taux. J'ai donc bien peur qu'il ne suffise pas d'attirer l'attention sur l'expansion des taux de concurrence. La qualité de ces taux, la résistance qu'ils peuvent opposer à l'assaut des augmentations de taux, voilà qui fait partie du vrai problème. A ce point de vue, les nôtres ont fait preuve d'une faiblesse lamentable dans les provinces atlantiques.

En partant de prémisses qui sont fausses à nos yeux, les Associations de camionneurs du Canada arrivent à la conclusion que les taux des chemins de fer ont augmenté plus rapidement dans les Maritimes et ailleurs au Canada et que la moyenne des taux ferroviaires est plus élevée que la moyenne nationale. Je prends la liberté de vous reporter à la page 25 de ce mémoire des Associations de camionneurs du Canada à ce propos. A la page 26, la page suivante, le mémoire des Associations de camionneurs du Canada explique pourquoi un fardeau plus lourd pèse injustement sur les Maritimes. Je cite ce passage de la page 26: "Les conclusions suivantes sautent aux yeux:

Dans les Maritimes, les réductions des tarifs ferroviaires compensées par des subventions n'ont pas empêché les augmentations de ces tarifs, bien qu'elles réduisent l'influence des concurrents des chemins de fer.

Depuis 1927, c'est-à-dire à peu près l'année où le camionnage interurbain a pris forme, les Maritimes bénéficient de subventions aux chemins de fer. En y affaiblissant la force de concurrence du transport routier, ces subventions ont mis obstacle à l'application de tarifs aussi avantageux que dans l'ouest et le centre du Canada."

Le seul point d'appui visible de cette conclusion que les Maritimes ont une industrie du camionnage moins importante que nulle part ailleurs au Canada est une comparaison du nombre de tonnes-milles par tête dans les différentes provinces. C'est le tableau donné à la suite de la page 25 du mémoire des Associations des camionneurs du Canada. Nous nous sommes naturellement demandé ce que ce raisonnement valait et il me chagrine de dire qu'à notre avis les résultats produits par cette formule sont dénués de sens. Je l'affirme sans réserve en m'appuyant sur l'analyse que nous avons nous-mêmes faite des données fournies par le Bureau fédéral de la statistique sur le transport routier, données qui sont à la base des conclusions des Associations des camionneurs du Canada.

Nous avons préparé un tableau, que vous avez sous les yeux et qui donne le nombre net de tonnes-milles par province pour l'industrie du transport routier en 1957. Si vous comparez les chiffres apparaissant dans la colonne des camions de louage sur ce tableau avec les chiffres figurant au tableau 7 du mémoire des Associations des camionneurs du Canada, vous constaterez qu'ils ne sont pas identiques. Les chiffres déposés par M. Magee il y a deux jours et imprimés s'appliquent à des tonnes-milles brutes.

J'ai eu l'occasion de discuter cette question avec M. Magee. J'ignore si je l'ai convaincu que les tonnes-milles brutes ne fournissent pas un indice convenable; mais il a eu la bonté de faire refaire les calculs de façon à donner aux membres du Comité le nombre net de tonnes-milles par tête en plus des chiffres en tonnes-milles brutes qui ont été imprimés. Il subsiste une discordance entre nous, mais je la soupçonne due en grande partie à ce que M. Magee s'est reporté aux estimations postérieures au recensement pour 1957, tandis que nous nous sommes reportés aux chiffres du recensement de 1956. Je ne crois pas que ce soit important.



L'ensemble du tableau ne s'en trouve pas sensiblement modifié. Je vous prie respectueusement de regarder la colonne des camions de louage sur cette feuille. Je vous prie de regarder le chiffre vis-à-vis la Nouvelle-Écosse. Il montre que la Nouvelle-Écosse a produit 150 tonnes-milles nettes par habitant en 1957. Je vous invite maintenant à regarder le chiffre du Manitoba qui, en 1957, a produit 137 tonnes-milles nettes par tête. La conclusion se dégage d'elle-même. Si les subventions appliquées au transport ferroviaire s'opposent à la croissance d'une branche du transport routier, celle des camions de louage, il est inconcevable qu'une province qui reçoit des subventions ferroviaires comme la Nouvelle-Écosse produise plus de tonnes-milles nettes par habitant qu'une province non subventionnée comme le Manitoba.

Mais la formule employée par les Associations des camionneurs du Canada pour mesurer l'importance de l'industrie du transport routier dans les différentes provinces montre qu'on ne peut guère s'y fier, quand on l'applique à une autre branche du transport routier, celle des camions privés. Comme leur nom l'indique, les camions privés appartiennent à des entreprises commerciales dont elles transportent les marchandises, sans rémunération. Nos chiffres, — et ils apparaissent dans la première colonne, camions privés entre villes, — montrent que ce genre de camionnage produit plus de tonnes-milles nettes par habitant au Nouveau-Brunswick qu'il n'en produit en Ontario. J'ai habité les deux provinces et ceux d'entre vous qui connaissent à la fois le Nouveau-Brunswick et l'Ontario admettront, je pense, que l'argument se trouve réfuté par l'absurde. Tout doute est impossible.

L'industrie du transport routier possède infiniment plus de véhicules dans la province d'Ontario que dans celle du Nouveau-Brunswick, dont les petites agglomérations, séparées par de grandes distances, n'occasionnent aucun trafic digne de mention.

J'ai donné les chiffres relatifs aux camions des agriculteurs à seule fin de montrer que, même s'il était vrai qu'une branche du transport routier nous faisait défaut, nous pouvons tirer une certaine fierté de l'usage qu'une petite province comme l'Île-du-Prince-Édouard sait faire du camion de ferme.

En présence de ces chiffres, il semble impossible de dire que les subventions ferroviaires sous le régime de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ont eu directement pour effet de ralentir la croissance de l'industrie du transport routier. Il n'a été produit aucune preuve directe jusqu'ici qu'une subvention aux chemins de fer aboutisse automatiquement à un fléchissement de l'industrie du transport routier. Au contraire, malgré la subvention aux ponts, qui est versée depuis déjà bon nombre d'années, l'essor du transport routier entre le centre et l'Ouest du Canada a été stupéfiant.

Je vous prie respectueusement de passer à la page 30 du mémoire des Associations des camionneurs du Canada et à la partie n° 3. Il y est dit que la plus forte augmentation des taux s'est appliquée au transport entre les Maritimes et le centre du Canada : 67.4 p. 100 du Canada central aux Maritimes et 55.6 p. 100 des Maritimes au Canada central. Le mémoire ajoute :

Ici, évidemment, la concurrence routière est très faible, mais la Commission des transports des Maritimes a montré pour l'expansion du camionnage à longue distance le même intérêt que pour certains autres aspects de la question des tarifs-marchandises.

Sans doute ai-je l'espoir et la conviction que le transport routier entre le Canada central et les provinces atlantiques continuera de prendre de l'importance, mais je ne partage pas tout à fait l'optimisme du mémoire des Associations des camionneurs du Canada, qui voudrait faire croire que tout ira bien dans les Maritimes quand nos provinces auront plus de concurrence routière. Je ne prévois pas qu'une bien grande partie de notre gypse brut, notre charbon, notre minerai et notre bois à pâte soit



jamais transportée par camion aux longues distances qui nous séparent du Canada central. Je ne prévois pas non plus que le camion puisse nous apporter à des taux raisonnables certaines matières qu'il nous faut faire venir du Canada central, comme les alliages de fer expédiés de Welland à Sydney ou la fonte en gueuse expédiée de Sault-Sainte-Marie à Sackville, dans le Nouveau-Brunswick.

Comme il est dit à la page 31 du mémoire des Associations des camionneurs du Canada, bien sûr que la voie maritime du Saint-Laurent apportera plus de concurrence aux chemins de fer, mais c'est un avantage dont nous ne sommes pas susceptibles de bénéficier dans les provinces atlantiques. Il pourrait fort bien arriver que, tout compte fait, cette nouvelle concurrence nous laisse en moins bonne posture.

La position des Associations des camionneurs du Canada se résume à dire que le meilleur moyen de résoudre d'une manière satisfaisante le problème du transport au Canada est de laisser jouer librement la concurrence entre le rail et le camion, et que la concurrence est la solution des frais exorbitants de transport que paient les provinces atlantiques.

C'est pour cette raison que les Associations des camionneurs du Canada s'opposent au bill C-38, et je note que le mémoire présenté par l'industrie du transport routier cite en les approuvant les déclarations faites par l'avocat du National-Canadien et du Pacifique-Canadien en 1955, quand il a dit que la concurrence était le meilleur régisseur. Je peux être dans l'erreur, mais il me semble que la conclusion logique, s'il est vrai que la libre concurrence est le meilleur régisseur et que la libre concurrence tournera peut-être à l'avantage du public, c'est qu'il faut écarter toute réglementation économique des transports. On a même proposé de le faire. On l'a proposé aux États-Unis, où quelqu'un est allé jusqu'à préconiser l'abolition de l'*Interstate Commerce Commission*, qui correspond là-bas à la Commission des transports. Pourtant, il me semble que ni l'industrie canadienne du transport routier, ni aucune de ses branches provinciales n'a pris cette attitude. A ma connaissance, au contraire, l'industrie du transport routier préconise une certaine réglementation de ses propres taux et je ne pense pas qu'elle demande que les tarifs ferroviaires soient libérés de toute entrave.

Tout ceci nous écarte évidemment de l'objet du bill C-38, mais j'ai cru qu'il nous fallait commenter certains passages du très savant mémoire présenté au Comité par les Associations de camionneurs du Canada. Je reviens en quelques mots à ce que j'ai dit au début. En ce qui les concerne et pour les raisons que j'ai dites, les provinces atlantiques estiment que le bill C-38 leur accordera un soulagement qu'elles n'obtiendraient pas en l'absence de ce bill.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Mann. Le Comité a-t-il des questions à poser ?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je voudrais demander d'abord au témoin s'il ne croit pas qu'il soit un peu injuste d'appliquer aux Maritimes en particulier l'allusion faite aux excès d'émotion dans le mémoire des Associations des camionneurs du Canada. Le mémoire, à mon avis, se donne la peine de faire observer que les taux des Maritimes font l'objet d'une subvention depuis nombre d'années, et que la subvention était de \$12,500,000 en 1957. Je cite la phrase suivante :

Si les subventions aux chemins de fer avaient pu améliorer la situation des Maritimes, on aurait le droit de s'attendre à ce que la structure des tarifs dans ces provinces soit aussi satisfaisante que dans le reste du pays.

Mais la réalité montre qu'il n'en est rien.

1. Les tarifs de chemins de fer ont connu des augmentations plus rapides dans les Maritimes que n'importe où ailleurs. Ces augmentations représentent



71 pour 100 dans les Maritimes, alors qu'elles ne sont que de 24 pour 100 dans l'Ouest, et de 48 pour 100 dans le Canada central.

Le mémoire, à mon avis, n'accuse peut-être pas les Maritimes de se livrer à des excès d'émotion, car il fait observer que les taux de transport y ont monté plus rapidement à cause du manque de concurrence routière.

M. MANN: C'est tout à fait juste. Tout ce que je puis dire, c'est que le passage en question du mémoire ne fait aucune distinction entre les Maritimes et d'autres parties du Canada. D'ailleurs, aucune distinction ne serait possible. Il n'y avait aucune différence d'intensité ou de force dans la façon dont les provinces atlantiques et les provinces de l'Ouest ont protesté auprès de la Commission des transports, auprès du cabinet et auprès des commissions royales qui ont étudié la question.

La courtoisie dont nous sommes l'objet me touche, mais il me répugnerait de renoncer à cette distinction douteuse que nous avons eue d'être qualifiés de propagandistes.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Reconnaissez-vous qu'il y a moins de transport routier dans l'ensemble des Maritimes, comme le dit le mémoire des Associations des camionneurs du Canada? Elles sont considérées comme une région. Que pensez-vous de ces chiffres?

M. MANN: Monsieur Browne, je n'ai sûrement pas l'intention d'essayer de me soustraire à votre question, mais il me faudrait pouvoir joindre une quantité précise à ma réponse. Je ne saurais dire dans quelle mesure une quantité moindre est moindre. Je ne puis vous le dire. Mais il suffit sûrement de regarder pour voir que, dans les provinces atlantiques, nous n'avons pas d'entreprises régionales comparables aux grandes entreprises de transport routier que l'on trouve dans le Canada central, comme *Strathdee*, *Intercity* ou *Motorways*. Nos entreprises tendent à être plus petites. Peut-être que la petite entreprise est mieux adaptée à la région ou que notre évolution économique a été de nature à favoriser le petit exploitant. Peut-être même que l'existence du petit exploitant est un bien. C'est difficile à dire.

Toutes ces considérations m'empêchent de vous dire si notre transport routier est moindre, égal ou plus considérable.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Il y a un autre argument que vous avez employé. Il semble clair que les camions privés sont beaucoup plus répandus dans les Maritimes que les camions de louage.

M. MANN: Je n'ai pas utilisé cet argument.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je veux dire que cela ressort des données statistiques que vous nous avez fournies.

M. MANN: J'ai dit, monsieur Browne, avec l'espoir de parvenir au moins à me le démontrer à moi-même, que la formule de tonnes-milles employée par les Associations des camionneurs du Canada pour mesurer l'importance de l'industrie du transport routier dans les différentes provinces était boiteuse.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): J'arrive à ma question. Pensez-vous que les camions privés peuvent produire le même effet que les camions de louage? Ils ne feraient pas aux chemins de fer la même concurrence directe que les camions de louage et ne produiraient pas sur les taux de concurrence un effet aussi sensible que les camions de louage. Par conséquent, la comparaison n'est-elle pas fautive?

M. MANN: Si nous avons la prépondérance de camions privés que ces chiffres indiquent, je serais peut-être d'accord; mais je ne crois pas que nous l'ayons. Il y a probablement une explication. Il se pourrait fort que le nombre de tonnes-milles nettes que nous avons soit dû à quelques camions privés transportant du minerai. Je l'ignore. Je ne puis me prononcer.



Ma seule intention en rassemblant ces chiffres était simplement de vous montrer le non-sens de la formule employée par les Associations des camionneurs du Canada pour prouver au Comité que les subventions détruisent l'industrie du transport routier. C'est la raison d'être de ces données statistiques.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Ne pensez-vous pas que, s'il y a deux formes de transport et que l'une obtienne une subvention sans que l'autre en reçoive, il y a là un principe qui favorise l'une de préférence à l'autre ?

M. MANN: Il semble en être ainsi.

M. DRYSDALE: Vous avez insisté beaucoup dans votre exposé sur la forte proportion du transport à taux sans concurrence. Peut-être ai-je mal compris, mais en vertu de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, 20 p. 100 et 30 p. 100, n'est-ce pas ce que les taux seraient s'il y avait concurrence ?

M. MANN: Non, je ne le crois pas, monsieur. S'il en était ainsi, il n'y aurait aucun taux de concurrence et aucune taxe convenue. Par exemple, nous avons une subvention de 30 p. 100 sur la partie du transport des pommes de terre qui se fait à l'est de la frontière québécoise Lévis-Diamond. Pourtant, il y a une taxe convenue pour les pommes de terre dans le Nouveau-Brunswick et dans l'Île-du-Prince-Édouard. Ce taux a été doublé et peut-être y aurait-il lieu d'appliquer une subvention aux taux de concurrence.

Je m'efforce simplement de rendre ma propre pensée plus claire. Cette loi, en somme, établit des taux statutaires pour les Maritimes. Si ces taux avaient été sans concurrence en 1927, ne le seraient-ils pas demeurés ?

M. MANN: Non. On peut les modifier à mesure que les circonstances changent.

M. DRYSDALE: Mais, étant donné qu'ils sont assez bas, j'imagine qu'ils n'auront pas de concurrence, n'est-ce pas ?

M. MANN: Ils ne sont pas tous aussi bas. Par exemple, j'ai cité le cas du bois de construction. Permettez que j'y revienne un moment. J'ai mentionné qu'il y avait une différence de moins de quatre milles entre la distance de Dalhousie, au Nouveau-Brunswick, à Montréal et la distance de Val-d'Or, dans le Québec, à Montréal. Si ce que vous dites est vrai, notre taux applicable à Montréal devrait avoir subi une réduction égale à la subvention prévue par la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Il n'en est pas ainsi. Cette loi le réduit, mais ne le réduit pas éternellement.

M. DRYSDALE: La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes a-t-elle revêtu un caractère sacro-saint pour vous ? Autrement dit, devant la nouvelle commission royale, les Maritimes seront-elles disposées à dire qu'elles consentent à abandonner ces taux statutaires, à laisser la Commission établir un nouveau tarif puis décider si une subvention est encore nécessaire ?

M. MANN: Je serais surpris, monsieur, s'il se trouvait un seul homme à l'est de la frontière Lévis-Diamond pour préconiser l'abolition de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. DRYSDALE: Quel est le point de vue de votre région à l'égard de l'accord relatif aux taux du Nid-de-Corbeau ? Croyez-vous que ces taux statutaires doivent être conservés ?

M. MANN: Sans doute considérons-nous que le système de taux statutaires qu'elles possèdent est un merveilleux avantage pour les provinces de l'Ouest. Jusqu'ici, malgré tout ce qui s'est dit des taux concernant les céréales, nous sommes peut-être loin d'en avoir fait une analyse objective complète. Je vous invite à lire les observations de la Commission Turgeon, la Commission royale d'enquête sur les transports, qui



a dit, je pense, que le Pacifique-Canadien avait mis 10,000 heures de travail à faire une preuve qui ne prouvait rien. Par conséquent, nous ne pouvons pas dire si les taux du Nid-de-Corbeau sont rémunérateurs ou s'ils ne le sont pas, ou ce qu'il faudrait en faire.

M. DRYSDALE: J'ai peut-être une façon bien naïve d'envisager la situation...

Des VOIX: D'accord.

M. DRYSDALE: La délégation agricole m'accorde son appui... Mais j'examine la structure des taux du point de vue économique et il me semble que la façon de discuter les taux du Nid-de-Corbeau et aussi ceux des Maritimes est fort loin d'être équitable, si l'on envisage l'ensemble du tableau. Croyez bien que je ne rejette pas l'idée d'une subvention pour les Maritimes ou pour les producteurs de céréales, mais je pense que nous devrions établir les taux sur une base équitable d'un bout à l'autre du Canada et, ensuite, si une subvention est nécessaire, établir le montant de la subvention requise.

M. MANN: Monsieur Drysdale, me permettez-vous de faire une distinction bien nette et bien claire entre les taux du Nid-de-Corbeau et la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. DRYSDALE: Je vous en prie.

M. MANN: Les taux du Nid-de-Corbeau sont fixes; ils ne bougent pas. Les taux des Maritimes varient et ils ont monté très rapidement. A ma connaissance, ils n'empêchent jamais la Commission d'exercer ses fonctions. S'ils le font, la Commission ne l'a jamais dit. Ceux des membres de la Commission qui sont présents me corrigeront si je fais erreur. A mes yeux, l'existence de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes n'empêche d'aucune façon la Commission d'exercer ses fonctions à l'endroit des taux de transport.

La question a surgi un bref moment dans le cas des 30 p. 100. Nos chiffres semblent condamnés à toujours changer: les 30 p. 100 sont devenus les 21 p. 100 par jugement. Dans le cas des 30 p. 100, je crois que la question a été réglée une fois pour toutes.

La loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne nous a jamais soustraits aux augmentations générales des taux de transport. Il y a donc une distinction très réelle entre un taux inchangeable et un système de taux variables comme les taux prévus par la loi sur les taux de transport des Maritimes.

M. DRYSDALE: Mais vous êtes satisfaits de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes telle qu'elle existe actuellement?

M. MANN: Non, nous ne le sommes pas.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je me demande si les chiffres de ce tableau comprennent l'aide donnée en vertu de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?

M. MANN: Non, monsieur Horner. Ces taux proviennent de l'analyse des bordereaux d'expédition et ce sont les taux payés par les expéditeurs. Ces taux ne comprennent pas la subvention prévue par la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. CREAGHAN: En terminant, monsieur Mann, vous avez parlé du nombre de tonnes-milles nettes par habitant et vous avez dit que l'industrie du transport routier des Maritimes n'était pas moins avancée que dans le reste du Canada. Je regarde le tableau et je ne partage pas votre avis.



Tout d'abord, dans trois colonnes, vous donnez Terre-Neuve et, ensuite, j'estime que la seule colonne digne d'attention aujourd'hui est celle des camions de louage. Si je me trompe, vous voudrez bien me le dire. Mais la colonne relative aux camions de louage s'applique, selon moi, aux camions qui font concurrence aux chemins de fer. Les camions privés faisant navette entre villes ne sont pas en concurrence avec les chemins de fer, pas plus que ne le sont les camions des cultivateurs. Mais si on regarde seulement la colonne relative aux camions de louage, on constate que les Maritimes occupent les 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> places, à l'exception de Terre-Neuve.

Si j'ai raison de dire que les camions de louage font concurrence aux chemins de fer, je crois que vous soutenez à tort que les Maritimes ne tirent pas de l'arrière.

M. MANN: Aimeriez-vous que je vous réponde ?

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Ce sont vos propres chiffres.

M. MANN: Permettez-moi de vous répondre. Vous avez fait un certain nombre d'avancés. Tout d'abord, en ce qui concerne Terre-Neuve, il est naturel que cette province soit au bas de la liste, car je crois qu'à l'heure actuelle Terre-Neuve ne possède qu'environ 290 milles de routes pavées. Et 98 p. 100 de ces routes — toutes, excepté la route de Corner-Brook à Deer-Lake, sur la côte occidentale — sont dans la péninsule d'Avalon sur la côte orientale, où vit environ le tiers de la population de Terre-Neuve et où les camions sont concentrés.

Par conséquent, le transport se fait sur petites distances et ne produit que fort peu de tonnes-milles. Les distances sont très courtes. On ne peut s'attendre qu'il en soit autrement dans le cas de Terre-Neuve.

De plus, l'absence totale de moyens de transport routier entre Terre-Neuve et le continent livre cette province à peu près entièrement à ses propres moyens en ce qui concerne le transport.

Les camions de louage sont ceux qui font de beaucoup le plus de concurrence aux chemins de fer, mais ils ne sont pas seuls à faire cette concurrence. Les camions privés comptent et comptent même beaucoup pour les chemins de fer. Permettez-moi de vous citer un exemple imaginaire. Supposons qu'une raffinerie expédie actuellement ses produits par wagons-citernes et que, demain, elle décide de s'acheter une flotte de camions ou bien de construire un pipeline. Le pipeline ou la flotte de camions-citernes fera concurrence au chemin de fer.

La troisième colonne, celle des camions de cultivateurs, a plus ou moins d'importance par rapport à l'ensemble. Comme je l'ai dit, j'ai rassemblé ces chiffres pour tenter d'analyser le mémoire si soigneusement préparé des Associations des camionneurs du Canada.

Nous surpassons le reste du Canada par le degré d'utilisation, en tonnes-milles nettes, des camions agricoles. L'Île-du-Prince-Édouard est en première place, la Nouvelle-Écosse, en deuxième place, et le Nouveau-Brunswick suit de près. Il est possible que beaucoup de transport fait ailleurs par des camions de louage soit fait chez nous par les cultivateurs eux-mêmes. Ils vont faire des achats en ville et les rapportent dans leurs propres camions, chose que feraient ordinairement les camions de louage.

Est-ce que j'ai répondu à votre question ?

M. CREAGHAN: Oui. J'ai une autre question à poser sur le même tableau. Le National-Canadien a graduellement abandonné des lignes dans les Maritimes. Serait-ce l'explication de l'augmentation dans la deuxième colonne, les camions privés faisant navette entre deux villes. Autrement dit, le service incomplet fourni par le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien dans les Maritimes laisse naturellement le champ



libre à ce genre de transport routier. Sous ce rapport, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse sont en bonne posture, surtout le Nouveau-Brunswick.

M. MANN: Il est possible qu'il en soit ainsi. J'imagine que les camions de louage en profitent aussi, car le vide résultant de l'abandon d'une voie ferrée est souvent comblé par un prolongement du service des camions de louage. Et même, des prolongements semblables précèdent souvent les abandons de lignes.

M. CREAGHAN: Savez-vous si ces chiffres comprennent les distances franchies par les camions de *Smith Transport* et les filiales des chemins de fer, ou s'il s'agit seulement de camions privés faisant navette entre villes ?

M. MANN: J'avoue que je l'ignore. Je ne crois pas que les camions de *Smith Transport* soient rangés parmi les camions privés. C'est peut-être une entreprise privée du Pacifique-Canadien qui, à mon avis, entre dans la catégorie des camions de louage.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Ma question se rapportait au rapport Turgeon, dont M. Mann a parlé et où il est dit que la Commission refusait d'admettre que les taux du Nid-de-Corbeau pour le transport des céréales faisaient perdre de l'argent aux chemins de fer. Je me demande s'il admet, comme le syndicat du blé de l'Alberta persiste à le soutenir, que le Pacifique-Canadien n'a jamais prouvé qu'il perdait de l'argent en transportant les céréales aux taux du Nid-de-Corbeau. Je me demande s'il partage cette opinion.

M. MANN: C'est un peu, je crois, ce que la Commission royale Turgeon a dit. Je suis à chercher ce passage.

M. HORNER (*Acadia*): C'est là-dessus que je voulais attirer l'attention, car on parle constamment du taux du Nid-de-Corbeau comme d'un taux subventionné. S'il n'a jamais été prouvé que c'en est un, je ne vois pas comment on peut dire que c'est un taux subventionné.

M. MANN: J'y suis. Permettez-moi de citer ce passage à la page 272 du rapport du 9 février 1951 de la Commission royale d'enquête sur les transports :

Il serait inutile de chercher à vérifier la justesse de cette affirmation dans un délai et à des frais modérés. Il faudrait pour cela calculer le montant des frais de manutention de telle ou telle denrée, ou de l'accomplissement de tel ou tel service, par un chemin de fer qui manutentionne des denrées très variées et accomplit des services très divers. Toutefois, la compagnie du Pacifique-Canadien, tout en admettant la grande difficulté de la tâche, s'est efforcée de fournir à la Commission royale le montant approximatif du coût du transport de la récolte de céréales de l'Ouest. Elle a présenté à cette fin une étude dont l'élaboration est censée avoir exigé plus de 10,000 heures-homme (4 années-homme). L'année choisie pour cette étude était 1948.

Il est vraisemblable que cette étude, exécutée par des employés supérieurs de la compagnie à force de temps et en y apportant un vaste savoir spécialisé, contient des connaissances que la compagnie pourra utiliser pour ses propres besoins. Mais ce qui prouve la difficulté de l'entreprise, c'est qu'après avoir appliqué les méthodes de solution qui leur semblaient les plus appropriées, lesdits spécialistes n'ont abouti à aucune conclusion plus précise que la suivante, donnée dans le mémoire de la compagnie: "Par conséquent, bien qu'on ne connaisse pas le déficit exact en dollars résultant des taxes concernant le grain transporté par le Nid-de-Corbeau, dans l'Ouest du Canada, on verra qu'il s'élève à une somme allant de \$13,769,000 à \$16,947,000." Le temps pris et le talent exercé pour en arriver à ce chiffre vague n'embrassent que les opérations d'une seule année (1948). L'étude révèle sans doute un déficit minimum



d'un chiffre élevé, mais il est impossible de dire à quel chiffre aurait pu aboutir l'application de quelques autres méthodes de solution qu'on affirme être plus précises.

Je crois que c'en est assez pour vous donner raison, monsieur Horner. Quant à nous, nous n'en savons rien. Il est peut-être vrai qu'ils ne sont pas rémunérateurs et peut-être le sont-ils.

M. DRYSDALE: Permettez-moi de citer le *Toronto Saturday Night* du 11 avril:

D'après un calcul de l'effet de ces taux du grain, s'ils avaient été augmentés entre 1914 et 1948 seulement la moitié autant que les autres taux l'ont été, le Pacifique-Canadien aurait touché 58 millions de plus au cours de la seule année 1958. Il est à peu près impossible de calculer combien les expéditeurs de grain ont épargné en tout depuis la conclusion de cet accord il y a une soixantaine d'années.

Mais les chemins de fer font observer qu'ils doivent trouver quelque part l'argent qu'il leur faut pour fonctionner et qu'en réalité l'économie réalisée par les producteurs de grain est un supplément que d'autres expéditeurs doivent payer.

Je reviens souvent sur les taux du pas du Nid-de-Corbeau, mais il ne m'importe pas de savoir si les taux du Nid-de-Corbeau ont droit ou non à une subvention. Les taux sont censés être sur un pied d'égalité dans tout le Canada et l'on parle ici d'une subvention de 58 millions. Il me semble qu'en toute logique il faudrait savoir quel est le montant de la subvention.

On a dit que le Pacifique-Canadien savait ce qu'il faisait en 1897. Peut-être le savait-il. Mais le National-Canadien a été lié par le même contrat sans y avoir participé. Je ne cesse de penser que, pour être logiques, nous devrions au moins enquêter sur les taux du pas du Nid-de-Corbeau et sur l'augmentation des taux des Maritimes, afin d'établir s'il faut seulement une subvention de 12 millions ou s'il faut une subvention de 58 millions. Mais sachons ce que nous payons au juste.

M. MANN: Permettez-moi de répéter qu'il n'y a pas la moindre similitude entre la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes et les taux du pas du Nid-de-Corbeau.

M. DRYSDALE: Je n'essaie pas de les assimiler. J'essaie seulement d'anticiper. C'est une sorte de petite commission d'enquête sur les taux de transport qui siège ici. Il semble que ce soit une avant-première de l'enquête que va tenir la commission royale plus tard.

Je suis certain que les commissaires sont très intéressés. Et en mentionnant cette question, j'essaie de provoquer des idées ou des propositions pour l'enquête que la vraie commission fera.

M. MANN: Alors, devant cette petite commission royale, veuillez me permettre de répéter que la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne fait pas perdre un seul sou aux chemins de fer. Cependant, on pourrait prétendre que les chemins de fer perdent de l'argent sous le régime des taux du Nid-de-Corbeau. Mais ils n'en perdent pas avec la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Et même, je m'aventure à dire que, sans la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, les chemins de fer perdraient de l'argent, car sans cette loi, ceux de nos produits qui parviennent tout juste à franchir cette distance et à triompher de la concurrence ne seraient jamais transportés. Ils resteraient chez nous.

M. DRYSDALE: Quant aux chemins de fer, il leur importe peu de savoir d'où viennent leurs revenus, soit qu'ils transportent les céréales de l'Ouest pour le compte



de tout le reste de la population canadienne, soit qu'ils augmentent démesurément leurs taux. Il leur faut un certain montant d'argent et ils l'obtiennent. Si les chemins de fer obtenaient leurs revenus suivant quelque formule équitable pour tout le Canada, il semblerait logique que des classes ou des groupes comme les cultivateurs reçoivent directement leur subvention. Nous pourrions voir peut-être ce que ce groupe reçoit des expéditeurs dans d'autres parties du Canada. Je sais que les chemins de fer ne s'en préoccupent aucunement. Ils obtiendront les millions de dollars qu'il leur faut et peu leur importe de quel secteur de l'économie ces millions viendront.

M. MANN: Notre attitude dans le passé, si ma mémoire est bonne, a été que notre partie du pays, s'il était prouvé que les taux du pas du Nid-de-Corbeau ne sont pas rémunérateurs, approuverait le versement d'une subvention aux chemins de fer pour les dédommager, s'il était démontré qu'ils subissent une perte.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Me permet-on de revenir sur le problème auquel M. Roberts a fait allusion hier? Vous avez dit que le bois expédié de Val-d'Or à Montréal et le bois expédié de Dalhousie à Montréal franchissaient des distances égales et que l'augmentation de 17 p. 100 a été appliquée dans les deux cas. Les chemins de fer vous ont-ils ensuite refusé le même taux que de Val-d'Or à Montréal, causant ainsi une injustice à nos industriels expédiant du bois de Dalhousie à Montréal? Qui avait donc poussé les chemins de fer à agir ainsi? Ont-ils agi à l'instigation des expéditeurs de Val-d'Or, et nos expéditeurs à Dalhousie ont-ils obtenu une réduction semblable? Je présume que, de part et d'autre, les taux étaient des taux de concurrence.

M. MANN: Si vous me permettez de le dire, même dans ce domaine il y a des exceptions. Il me sera plus facile de vous l'expliquer en vous donnant un exemple. De chez nous à Montréal et de Val-d'Or à Montréal, il y avait des taux sur produits désignés et l'augmentation de 17 p. 100 s'est appliquée aux deux taux. Subséquemment, les chemins de fer ont soustrait le taux de Val-d'Or à l'augmentation de 17 p. 100, parce qu'il l'avaient transformé en taux de concurrence. S'il a été transformé ainsi en taux de concurrence, il ne sera pas admissible à la subvention prévue par le bill C-38.

Pourquoi a-t-il été transformé en taux de concurrence? Il peut l'avoir été parce que les expéditeurs de Val-d'Or sont allés voir le chemin de fer et lui ont dit: "Si vous n'enlevez pas l'augmentation de 17 p. 100, nous achèterons nos propres camions ou nous expédierons par camions". Dans un cas semblable, si le chemin de fer est convaincu de l'existence d'une concurrence ou du danger d'une concurrence, il agira. Je présume que le taux de Val-d'Or a été soustrait à l'augmentation de 17 p.c. parce que le chemin de fer avait acquis la conviction que son trafic de ce côté était exposé à l'érosion d'une concurrence.

Quant à l'expéditeur de Dalhousie, il dispose sans doute du même moyen de pression. On a tenté d'obtenir une réduction du taux des chemins de fer. En ce moment même, nous sommes à négocier avec les chemins de fer au nom du *Maritime Lumber Bureau* pour qu'ils rétablissent l'équilibre qui existait avant l'augmentation de 17 p. 100. Il y a plusieurs facteurs dans ces négociations. Je suis sûr que vous ne tenez pas à ce que j'entre ici dans les détails. Mais je vous explique en gros ce qui s'est passé. Quand un taux sur produit désigné est exposé à une concurrence sérieuse, ce taux peut passer dans la catégorie des taux de concurrence, ce qui le met aussi à l'écart du bill C-38.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Qu'est-ce que M. Roberts a voulu dire en déclarant qu'ils aimaient à procéder aussi rapidement que possible? Il reconnaît sûrement que la concurrence, en théorie du moins, existe après l'augmentation de 17 p. 100 tout comme elle existait auparavant.



M. MANN: Pas tout à fait. C'est ici que nous parlons des facteurs d'usure. S'il survient une petite augmentation générale, de 1 p. 100 disons, la proportion du trafic qui, par suite de cette augmentation, sera plus exposée à la concurrence sera bien petite. Mais s'il survient une augmentation de l'ordre de 17 p. 100, les formes rivales de transport y trouvent une sorte de protection et la proportion du trafic qui se trouve exposée à l'érosion de la concurrence est beaucoup plus forte qu'avec l'augmentation de 1 p. 100.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Vous avez mentionné un autre exemple, les poêles électriques. Ce cas est exactement semblable, vraiment ?

M. MANN: Je citais cet exemple simplement pour faire observer que les comparaisons statistiques des taux de concurrence par région sont intéressantes, instructives et utiles; mais il y a un élément qui manque et cet élément, c'est l'effet de la concurrence.

Supposons que nous avons chacun un taux de concurrence, vous et moi, et que mon trafic est moins exposé à la concurrence que le vôtre. L'augmentation frappera peut-être mon taux; mais, si elle frappe aussi le vôtre, votre trafic diminuera.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Avez-vous d'autres exemples de disparités injustes dans les taux des chemins de fer ?

M. MANN: Oui, nous en avons beaucoup. C'est ainsi que les conserves expédiées de Middleton à Montréal jouissaient d'un taux de catégorie. Il a été augmenté de 17 p. 100. La conserverie de Leamington a obtenu une taxe convenue et n'a subi aucune augmentation. Nous avons contre nous une différence de 23½ ¢ le cent livres. Nous avons maintenant 60½ ¢ à absorber sur le marché de Montréal.

J'ai mentionné les poêles électriques. La différence dans ce cas est montée de 64 à 83 et notre manufacturier doit l'absorber. Le fer et l'acier expédiés de Sault-Sainte-Marie à Orillia n'ont subi qu'une légère augmentation. Les nôtres ont subi la pleine augmentation de 17 p. 100.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Il faut donc conclure que les injustices de ce genre sont très nombreuses ?

M. MANN: Je le crois.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, je crois que c'est une situation très grave. Les chemins de fer peuvent virtuellement à discrétion annuler l'augmentation de 17 p. 100 dans le Canada central et les expéditeurs du dehors, dans les Maritimes, ont cette concurrence supplémentaire à surmonter. Et la subvention prévue par le bill que nous étudions n'en réduit l'effet que de 10 p. 100. Il leur reste encore un désavantage. Mais dans certains cas, pour le centre du Canada, toute l'augmentation de 17 p. 100 est maintenant disparue.

M. MANN: Comme je l'ai dit tantôt, monsieur Bell, nous avons dressé la liste des articles exemptés de l'augmentation de 17 p. 100 dans le centre du Canada par le tarif de concurrence du National-Canadien, et nous avons dressé le tarif correspondant du National-Canadien pour les Maritimes. Aucun doute n'est possible quand on compare les articles. Songez que les vastes quantités de marchandises de grand prix transportées dans ce que nous appelons le circuit des camions à remorque et des taux de faveur, Montréal, Toronto, Hamilton, London et Windsor, ont été presque totalement exemptées. Considérez maintenant les rares exemptions que nous donne notre trafic de concurrence. Les produits pétroliers sont à peu près les seuls exemptés. Il est vrai que nous avons eu quelques exemptions grâce à la concurrence, mais il ne fait aucun doute que la concurrence dans notre partie du pays n'est tout simplement pas assez forte et que nous ne jouissons pas du même traitement. Nous ne pouvons pas échapper aux augmentations générales comme on le peut dans le Canada central.



M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je crois que vous avez touché un point très important. Vous avez dit que la concurrence pouvait faire baisser un taux à un endroit sans le faire baisser ailleurs.

M. MANN: C'est vrai.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Vous avez aussi montré que, même en subventionnant le transport ferroviaire dans les Maritimes, nous n'avons pas empêché les prix du transport de monter. Nous sommes donc en présence du problème suivant: les subventions augmentent constamment et rendent constamment la concurrence plus impossible. N'est-il pas vrai que ces subventions vont continuer d'augmenter? N'est-il pas vrai qu'elles vont perpétuellement écarter la concurrence?

M. MANN: C'est une observation très juste. Il manque un ingrédient dans le mélange. Quand vous avez une ville de 1,500,000 habitants séparée par une distance de 334 milles d'une autre ville de 1,700,000 habitants, je crois que vous avez de la concurrence. J'ignore si vous connaissez les Maritimes. Mais nous avons une petite concentration de 85,000 habitants à Saint-Jean. J'espère qu'on ne m'en voudra pas si je dis qu'il y a très peu de trafic entre Saint-Jean et Moncton. Et à Moncton — je parle ici du nombre et non de la qualité — nous avons 42,000 habitants, je pense. Il y a 200 milles qui séparent Moncton de la plus grande agglomération des Maritimes, 165,000 habitants.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Ne pensez-vous pas qu'il nous faille accepter nos positions géographiques? Je ne crois pas que nous puissions y faire quoi que ce soit. Il en est de même partout. Il faut que nous nous rendions compte que, dans les cas semblables, le transport coûte inévitablement plus cher.

M. MANN: Oui, c'est juste. Mais vous m'avez demandé si la concurrence procurerait l'âge d'or. La question est de savoir si nous pouvons avoir la sorte de concurrence qui procure presque l'âge d'or dans le Canada central? C'est là la question. La condition première, une population plus dense, n'existe pas.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Si nous ajoutons une autre subvention, comment la concurrence naîtra-t-elle jamais là? La situation ne s'aggravera-t-elle pas perpétuellement? Il nous a été démontré que les subventions nuisaient, et elles vont nuire encore plus.

M. MANN: J'espérais avoir clairement dit qu'à mon avis la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes n'avait pas paralysé la croissance de l'industrie dans les Maritimes.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): En citant des exemples, monsieur Mann, vous avez dit que nous avons réussi à faire placer les produits pétroliers dans une autre catégorie. Pour obtenir ce résultat et faire enlever l'augmentation de 17 p. 100, vous a-t-il fallu produire des preuves que les chemins de fer auraient de la concurrence de la part du camion, par exemple?

M. MANN: Il n'y a pas eu changement de catégorie. Nous avons un taux de concurrence auparavant, mais la concurrence sur ce produit était assez forte pour empêcher les chemins de fer d'augmenter le taux. C'est un taux de concurrence qui n'a pas été augmenté.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): A votre avis, les chemins de fer décident-ils arbitrairement de faire les changements de catégorie ou d'accorder les réductions qu'ils ont accordées dans le Canada central et qui, comme vous l'avez démontré, sont injustes pour nous?

M. MANN: J'imagine qu'ils n'ont pas agi sans raison. La Commission n'a interdit aucun de ces taux et je présume que la Commission, mais je vais trop loin... Ces



taux n'ont pas été contestés et je présume que la concurrence ou le danger d'une concurrence existait vraiment, car la Commission n'en a pas décidé autrement.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Au cours de votre exposé, vous avez dit que nous étions des amateurs nous, dans les Maritimes, à cet égard. Vous avez dit aussi qu'il fallait avoir la force voulue pour résister à l'assaut des augmentations de taux et que tout était là. Je crois que c'est là le nœud de la question dans les Maritimes. Je partage très sérieusement l'avis de M. Browne: la concurrence du camion est peut-être une meilleure solution qu'il ne semble à l'heure actuelle, encore que la population et les distances ne nous soient pas favorables, comme on l'a dit.

M. MANN: La situation est bien telle que vous dites. L'intensité de la concurrence entre les deux formes de transport ne doit pas être négligée, car c'est l'intensité qui détermine si un taux peut ou ne peut pas être augmenté. Parfois, la concurrence existe, mais elle est faible. Si le chemin de fer songe à majorer son taux de "x" p. 100 et s'il sait que le camionneur va majorer aussi le sien de "x" p. 100, le chemin de fer n'hésitera pas. Mais si, en augmentant son taux de "x" p. 100 le chemin de fer va se faire enlever du trafic par les camions, le chemin de fer n'augmentera pas son taux. Nous avons des taxes convenues dans notre région, comme je l'ai dit, et les Associations des camionneurs du Canada ont montré qu'elles se multipliaient. Mais il ne suffit pas de dire que nous avons des taux de concurrence dans notre région. Il faut voir si ces taux seront majorés ou non à la suite d'une augmentation générale des taux. Ce qui compte, c'est la nature et la vigueur de la concurrence. J'ignore si j'ai répondu à votre question.

M. CROUSE: A vous entendre, il semble à peu près impossible d'établir une politique nationale du transport. La Commission des transports apporte actuellement des solutions régionales à ces problèmes. Elle fait des changements là où il lui convient d'en faire, elle laisse les Maritimes et l'Ouest subir l'augmentation et nous sommes désavantagés en conséquence à cause de l'endroit où nous vivons.

M. MANN: On peut conclure, en effet, que nous avons un système régional à l'heure actuelle. On pourrait même soutenir, peut-être, que toute politique nationale du transport au Canada sera nécessairement faite d'une série de considérations régionales.

M. CROUSE: Serait-il possible d'obtenir des chiffres sur les réductions faites pour différentes raisons depuis l'augmentation de 17 p. 100 ?

M. MANN: Oh oui.

M. CROUSE: Je veux dire un nombre total qui nous ferait voir s'il y en a eu un plus grand nombre depuis cette augmentation qu'il y en aurait eu normalement au cours d'une année.

M. MANN: J'ignore si nous pouvons vous donner ces chiffres, mais nous pouvons prendre deux tarifs correspondants, l'un pour le Canada central et l'autre pour les Maritimes, et prendre dans chacun les articles qui ont été exemptés de l'augmentation de 17 p. 100. Vous verrez qu'il y a eu plus d'articles exemptés des 17 p. 100 dans l'Ontario et le Québec que dans les Maritimes.

M. DRYSDALE: Qu'entendez-vous par exemptions? N'y a-t-il pas eu une augmentation générale de 17 p. 100 ?

M. MANN: Oui, naturellement.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Les exemptions sont survenues ensuite.

M. MANN: Quand la Commission autorise les chemins de fer à augmenter les taux, c'est une simple permission qu'elle accorde. Pour les taux de concurrence, la Commission n'émet aucune ordonnance. Les taux de concurrence sont laissés à la discrétion des chemins de fer.



M. DRYSDALE: Je comprends maintenant.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je voulais demander à M. Mann s'il se fait aussi des exemptions dans l'Ouest; autrement dit, est-ce qu'il y a eu des exemptions dans l'Ouest à l'égard de la récente augmentation de 17 p. 100 ?

M. MANN: Oui.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Mais pas autant que dans le Canada central ?

M. MANN: Je ne le crois pas, mais je n'ai pas qualité pour répondre.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Vous n'avez pas étudié les taux de l'Ouest autant que ceux de l'Est ?

M. MANN: Notre esprit de clocher, je l'avoue, nous en a empêchés.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je crois que le compte rendu devrait être explicite en ce qui concerne nos transports en Colombie-Britannique. Nous estimons que les taux du Nid-de-Corbeau doivent demeurer statutaires pour que personne n'y porte atteinte. Et nous estimons que le Pacifique-Canadien a été convenablement subventionné par les biens qu'il a reçus et par le rendement de ces biens.

M. CREAGHAN: Monsieur le président, je crois que M. Knowles ou M. Kerr devrait répondre à la question que je vais poser. On s'est ému beaucoup, semble-t-il, hier et aujourd'hui du fait que les chemins de fer ont appliqué l'augmentation de 17 p. 100, puis l'ont réduite ou éliminée dans plusieurs régions. Vous avez employé le mot "permission". La Commission est-elle contrainte d'accorder seulement une permission ? Ne pourrait-elle pas ordonner l'uniformité pour que tout le monde au Canada subisse également l'augmentation ? La Commission n'aurait-elle pas pu, dans son ordonnance, décréter que les chemins de fer rendraient l'augmentation générale et l'appliqueraient aux taxes convenues et aux contrats particuliers, afin que tous les expéditeurs se partagent l'augmentation, qui aurait alors été beaucoup plus acceptable pour l'ensemble du pays ?

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Les rivaux des chemins de fer leur enlèveraient alors du transport.

M. KNOWLES: Je crois que c'est une question de loi et M. Kerr ferait mieux de répondre.

M. CREAGHAN: Je l'ai adressée à vous trois.

M. KERR: Un des membres a dit que les chemins de fer pourraient perdre du transport. Si la Commission forçait les chemins de fer à majorer leurs taux de 17, 20 ou 10 p. 100 et si les expéditeurs adoptaient d'autres modes de transport, où en serions-nous ? La Commission doit-elle imposer des taux qui feront cesser le trafic ? Il nous faudrait imposer un taux moindre qui ne signifierait rien.

M. CREAGHAN: Les chemins de fer se présentent à vous en demandant d'augmenter leurs taux de 20 p. 100. Ils vous démontrent qu'ils en ont besoin pour subsister et vous leur accordez la permission de le faire au lieu de leur ordonner de le faire. Et que font-ils ? Au lieu de revenir à tous les trois ans, ils reviennent chaque année et c'est le petit nombre au Canada qui paie. Le petit nombre subit le fardeau de ces augmentations depuis 1948 et je pense que c'est injuste pour l'ensemble du peuple canadien.

M. KERR: Quels que soient les pouvoirs de la Commission, elle n'obligera pas les chemins de fer à appliquer un taux qui ne leur fera rien transporter. Ce taux ne leur serait d'aucune utilité.



M. CREAGHAN: Il pourrait les empêcher de revenir à vous tous les six mois.

M. KERR: Ils ne réaliseraient aucun profit et n'auraient pas de marchandises à transporter. Un taux plus bas peut leur être profitable, mais non un taux qui ne leur fera rien transporter.

M. CREAGHAN: N'est-ce pas ce que font les chemins de fer depuis un certain nombre d'années? Ils ont infligé une série d'augmentations au petit nombre et non à toute la population. Il en est résulté que la concurrence a grandi autour des cargaisons de choix. Les camionneurs se ruent sur un certain genre de cargaisons et les chemins de fer s'en désintéressent et se rejettent graduellement sur la clientèle éloignée, comme les producteurs de charbon et les autres producteurs des Maritimes, ce qui est probablement nuisible à tout le pays.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Avez-vous des chiffres qui montrent que les réductions qui ont suivi l'augmentation de 17 p. 100 dans le Canada central ont été anormales et ont différé des changements que les taux de concurrence auraient normalement subis au cours d'une période équivalente?

M. KNOWLES: Non, nous n'avons pas de chiffres semblables. Je ne puis vous renseigner là-dessus. Cependant, j'ai l'impression que les chemins de fer n'ont fait qu'enlever l'augmentation de 17 p. 100 ici et là, quand la concurrence les forçait de le faire.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Les questions que je posais ce matin sur un certain sujet sont restées sans réponse. Je crois qu'il y a un fonctionnaire du ministère des Transports ici. Il s'agit du comité interministériel, les quatre fonctionnaires qui étudient les taux et font rapport au cabinet. Je crois comprendre qu'il s'agit seulement des taux de transport des Maritimes.

Je crois comprendre aussi qu'il y a un comité du cabinet dirigé par le colonel Brooks qui s'occupe de tout le problème des taux de transport et qui s'est particulièrement occupé de ce bill.

Le PRÉSIDENT: M. Darling, du ministère des Transports, est ici et il désire peut-être répondre à votre question.

M. H. J. DARLING (*chef de la division de l'économie au ministère des Transports*): Ce comité du ministère est uniquement chargé d'étudier des changements ou modifications possibles dans la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

Quand cette enquête du comité interministériel a été annoncée, on a eu recours à une solution provisoire en augmentant la subvention de 20 à 30 p. 100, et on a chargé le comité de voir si cette augmentation était suffisante ou s'il conviendrait de reviser ou modifier la loi. Le reste de la tâche confiée au comité ne concerne pas les taux de transport.

M. CROUSE: Si nous avons de la concurrence dans l'Est et dans l'Ouest, vers qui les chemins de fer se tourneraient-ils pour augmenter leurs revenus? Je crois que cette question est importante, car on nous fait subir le plein effet de cette augmentation tandis que les provinces centrales, qui seraient capables de payer, s'en tirent sans bourse délier.

M. MANN: Naturellement, c'est là le nœud de tout le problème. Vers qui se tourneraient-ils? Je l'ignore et personne ne le sait. Plusieurs solutions s'offriraient. On pourrait subventionner toute l'affaire, ou bien assurer une part du trafic aux chemins de fer en réglementant les autres formes de transport. Il y aurait diverses solutions.



M. DRYSDALE: Je voudrais poser une question à M. Knowles. Je fais un grand détour et peut-être vais-je revenir à des questions que j'ai déjà posées. Je suis mystifié par ces taux applicables aux produits de base. Quand l'augmentation de 17 p. 100 a été accordée, je croyais qu'un certain nombre d'expéditeurs auraient été assujettis aux taux de catégories et de produits spécialement désignés et auraient bénéficié des 17 p. 100. Nous pourrions prendre un nombre imaginaire, disons 50,000 expéditeurs. Apparemment, vous êtes arrivés à la somme de 20 millions de dollars pour aider les expéditeurs payant encore les 17 p. 100 lors de l'application de la loi. Avez-vous une idée quelconque du nombre d'expéditeurs qui en bénéficieront, car je ne parviens pas à comprendre comment on est arrivé à la somme de 20 millions. Le nombre est-il baissé, disons, à 25,000 expéditeurs qui verront leur augmentation de 17 p. 100 réduite de 7 p. 100, ce qui leur laissera une augmentation de 10 p. 100 ?

M. KNOWLES: Nous n'avons aucune idée du nombre d'expéditeurs assujettis à l'augmentation de taux. Vous constaterez que les expéditeurs assujettis aux taux normaux cherchent à obtenir aussi quelques taux de concurrence. J'imagine que toute grande entreprise utilise toutes les sortes de taux; certains de leurs envois se font aux taux ordinaires de catégories et de produits désignés, d'autres se font aux taux de concurrence et d'autres envois se font à des taxes convenues.

Je tiens à vous dire que ce n'est pas la Commission qui est arrivée à la somme de 20 millions. C'est une somme fixée par le cabinet. J'ignore comment il l'a établie. Le gouvernement nous a dit qu'il allait nous donner 20 millions pour que nous accordions un abattement à ceux qui sont assujettis aux taux les plus élevés.

M. DRYSDALE: Ce qui me tracasse en particulier, voyez-vous, ce n'est pas vraiment de savoir comment le calcul a été fait. S'il y avait au début, disons, 50,000 expéditeurs qui ont été frappés par les 17 p. 100 et qui devaient bénéficier de cette subvention de 20 millions, leur nombre a été réduit depuis par la concurrence, disons, à 25,000 expéditeurs et dans ce cas nous pouvons accorder la même réduction de 7 p. 100 pour seulement 10 millions. J'essaie seulement d'économiser l'argent du contribuable.

M. CREAGHAN: Ce ne serait alors que de 10 p. 100.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): M. Knowles a expliqué au Comité qu'on avait pris la quantité totale transportée à ces taux, qu'on avait fait une estimation de la proportion qui serait perdue — rognée, comme ils disent — et qu'on avait calculé ainsi la proportion que la subvention devrait atteindre. C'est ainsi qu'on est arrivé à 7 p. 100.

M. KNOWLES: C'est exact. D'après nos renseignements, il y a environ pour 248 millions de trafic ayant subi l'augmentation de 17 p. 100. Compte tenu du rognage de ce trafic, il reste \$248,000,000. Or, 7 p. 100 de cette somme, c'est 20 millions à un quart de million près. Nous ne savons pas combien d'expéditeurs paient les 248 millions de dollars.

M. DRYSDALE: C'est là le problème.

M. KNOWLES: Je ne puis vous le dire, mais je pense que ce sont les mêmes expéditeurs. Les expéditeurs qui paient l'augmentation de 17 p. 100 sont les mêmes qui obtiendront la réduction de 7 p. 100.

M. DRYSDALE: Vous n'avez aucune idée de l'endroit où c'est concentré. Il peut y avoir un petit nombre ou un très grand nombre d'expéditeurs. Vous n'en avez aucune idée. C'est ce que j'essaie d'établir.

M. KNOWLES: Il doit y avoir un très grand nombre d'expéditeurs. Il y en a 56 p. 100 dans l'Ouest, 26 p. 100 dans le Canada central et 16 p. 100 dans les Maritimes, d'après l'étude de la répartition de ce trafic entre les provinces que nous avons faite à l'aide des bordereaux d'expédition.



M. McPHILLIPS: Je voudrais demander à M. Knowles si la Commission des transports s'est donné la peine d'apprendre si les chemins de fer font encore leurs frais depuis qu'ils ont exempté des clients de ces 17 p. 100 ?

M. KNOWLES: Vous demandez si nous pensons que les taux sont encore rémunérateurs depuis l'enlèvement des 17 p. 100 ?

M. McPHILLIPS: Oui.

M. KNOWLES: Non. Nous n'avons fait aucune enquête là-dessus, mais nous sommes à enquêter sur un cas. Cette question a été mentionnée ici à deux reprises. Nous avons reçu deux plaintes au sujet de la réduction accordée sur le bois de construction venant du nord de l'Ontario et du Québec. Nous avons demandé aux chemins de fer de nous fournir ces renseignements. Cette enquête se continue à l'heure actuelle. Je ne puis en dire plus, car la question est encore pendante et nous ne voulons rien dire de ce que nous allons faire. La plainte mentionnée ici fait l'objet d'une enquête et je ne puis rien dire de plus.

M. McPHILLIPS: Il est fort possible, alors, que les chemins de fer transportent certaines marchandises à perte dans le Canada central ?

M. KNOWLES: Il faut d'abord savoir quels sont leurs frais. Je ne crois pas qu'ils transportent à perte, car leur revenu moyen par tonne-mille est de 2¢ et c'est un ½¢ de plus par tonne-mille que la moyenne des frais de tout le trafic, 1½¢ par tonne-mille. Je ne crois pas que les taux de concurrence leur fassent perdre de l'argent.

M. KENNEDY: Puis-je demander à M. Mann si l'approche de l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent produit des répercussions, des signes ou des tendances dans les Maritimes ?

M. MANN: Oui, monsieur Kennedy. Vous voulez que je vous parle des effets de la voie maritime du Saint-Laurent ?

M. KENNEDY: Oui.

M. MANN: Eh bien, nous subissons un effet indirect sur nos transports. Et comme résultat direct de l'ouverture de la voie maritime du Saint-Laurent, les prix des classes fourragères de blé sont montés pour les acheteurs des Maritimes. C'est un résultat direct. Indirectement — il y a là un rapport — le prix de la farine a monté de 15¢ le cent livres pour les consommateurs des Maritimes.

Le VICE-PRÉSIDENT: Êtes-vous satisfait de la réponse, monsieur Kennedy ?

M. KENNEDY: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous n'avez plus de questions à poser à monsieur Mann ?

Je vous remercie beaucoup de votre exposé, monsieur.

Je voudrais demander au Comité la permission de faire annexer au compte rendu de la séance, en appendices, ces tableaux que M. Mann a produits. Est-ce convenu ?

Assentiment. (Voir les appendices A et B.)

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous avons un autre témoin, messieurs, et c'est M. Frawley, de la province d'Alberta. Il dit que son exposé sera très court. Nous ne voulons négliger aucune région.

M. J. J. FRAWLEY (*avocat-conseil de la province d'Alberta*): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je n'aurais pas pris la parole devant vous si nous n'avions pas été invités et s'il ne nous avait pas été plus ou moins donné à entendre que les provinces devaient répondre au mémoire de M. Magee.



Je répète que je n'ai pas d'instructions du gouvernement de l'Alberta au sujet de ce bill. Nous devons sûrement en être satisfaits. Nous n'étions sûrement pas la plus silencieuse des provinces qui ont réclamé un soulagement de ce genre, et nous n'avons aucune objection à formuler, sauf que le bill nous laisse avec une augmentation de 10 p. 100 qui est tout aussi injuste pour l'Ouest que l'était l'augmentation de 17 p. 100 autorisée par la Commission. Puisque le ministre des Finances nous dit qu'il ne peut nous accorder que 20 millions, je crois que la formule proposée est une manière très juste de dépenser cette somme. Quant à moi, je souhaite qu'on joue le moins possible avec ces 20 millions.

Je suis ici pour m'opposer au mémoire de M. Magee, car il s'est opposé à l'adoption de ce bill. Je veux qu'il soit adopté et j'espère pouvoir vous dire en très peu de minutes pourquoi je pense que certains des dires de M. Magee ne sont pas fondés. Si je me taisais, on pourrait croire ou conclure que j'appuie M. Magee.

Il est assez embarrassant, toutefois, de prendre parti contre M. Magee. Tous savent que l'Alberta est fort bien disposée à l'endroit de l'industrie du transport routier. Nous évitons de décourager les camionneurs. Nous avons une bonne raison. Nous croyons qu'une industrie de transport routier, forte et virile, surtout à longue distance, est très saine pour la structure des taux de transport. Nous épousons les causes des camionneurs — l'expression n'est pas trop forte — depuis bon nombre d'années, car nous craignons que les taxes convenues, qui se répandent à une allure surprenante, pourraient finir par abattre l'industrie du transport routier. En Alberta, nous ne voulons pas que cela se produise.

C'est pourquoi il est un peu embarrassant d'être en désaccord avec M. Magee. Il sait, cependant, j'en suis certain, que notre vieille amitié renaîtra une fois cet épisode passé.

M. Magee a dit que nos taux de transport avaient monté de 58 p. 100 seulement. N'ayant pas assez de temps, je ne m'arrêterai pas longtemps sur cette question, d'autant plus que M. Mauro et M. Mann l'ont traitée. M. Magee a dit "tout" le trafic. Or, je sais qu'une partie du trafic dans ma province a payé 157 p. 100 de plus et paie encore 157 p. 100 de plus qu'elle ne payait le 6 avril 1948. J'ai ici une liste d'augmentations de taux de transport que nous avons présentée au cabinet en novembre dernier.

Tout ce que M. Magee fait observer, c'est qu'en mélangeant tous ensemble les revenus des chemins de fer, les revenus des petites distances qui sont élevés par tonne-mille, les revenus des longues distances qui sont bas par tonne-mille, les revenus du transport du gravier et du sable qui sont bas par tonne-mille, les revenus du transport des chaussures et souliers qui sont élevés par tonne-mille, quand vous mélangez ensemble tous ces revenus, vous arrivez au revenu par tonne-mille. Le revenu du Pacifique-Canadien par tonne-mille en 1957 a été de 1½¢ et celui du National-Canadien, de 1.6¢. Je fais respectueusement observer au Comité que cela ne veut rien dire pour lui, que cela ne diminue pas l'authenticité du fait qu'une partie du trafic paie 157 p. 100 de plus. Après tout, c'est là la plainte que nous avons présentée au cabinet.

Nous avons dit au cabinet que les augmentations de taux ne portaient pas sur tout le trafic et que la situation en était devenue tout à fait intolérable.

M. Magee dit que nous sommes allés demander en pleurant au cabinet de nous accorder une subvention. Ce n'est pas ce que nous avons fait. Nous sommes allés dire au cabinet que la situation révélée par la propre documentation des chemins de fer avait atteint sa limite extrême dans l'Ouest et dans les Maritimes. Nous avons dit que nous ne voulions plus d'augmentations de taux avant que toute la structure des taux de transport ait été entièrement révisée. Voici ce que nous avons dit au cabinet : "Nous voulons une révision de la structure des taux de transport. Si d'ici



là, — car il y aura une grève lundi matin, — il vous faut essayer de corriger l'augmentation de 17 p. 100 qui a été autorisée, il est évident que l'argent devra sortir du trésor public." Le cabinet est parti de là.

Il nous a répondu que nous aurions la revision complète de la structure des taux de transport que nous demandions. C'est ce que veut l'Alberta. Je veux combattre encore plus ce que M. Magee a dit des "anomalies", dont je vais maintenant parler, que son désir de faire croire que nous ne payons pas actuellement 157 p. 100 de plus qu'avant avril 1948.

Je m'oppose à ce que M. Magee a dit à la page 15 de son mémoire. Il a dit :

Si on ne s'arrêtait pas aux données générales relativement à cette augmentation des tarifs-marchandises et s'il était possible d'établir les augmentations réelles des recettes par tonne-mille pour le transport des marchandises par voie ferrée, *par région et entre régions*, au cours des dix dernières années, on verrait clairement en quoi consistent exactement les prétendus "déséquilibres" et les prétendues "anomalies"—.

Il a mis ces mots entre guillemets et je ne serais pas étonné qu'il les ait puisés dans le mémoire que nous avons présenté à la Commission ou au cabinet.

—de la structure des tarifs-marchandises dont les huit gouvernements provinciaux ont parlé si éloquemment.

J'affirme, messieurs, qu'il y a des anomalies dans la structure des tarifs-marchandises et ce sont ces anomalies qui nous ont conduits au cabinet. D'après les propres chiffres des chemins de fer, 75 p. 100 de l'augmentation qu'ils sollicitaient allaient être extraits — et c'est bien d'une véritable extraction qu'il s'agit — de 35 p. 100 des usagers dans le cas du National-Canadien. Je passe maintenant au Pacifique-Canadien. Voici le document 58-22 produit par le Pacifique-Canadien lui-même et on le trouve reproduit en entier dans l'ordonnance de la Commission. Quand la structure des tarifs-marchandises en est au point où 73.53 p. 100 d'une augmentation demandée à la Commission doivent être prélevés sur 32.03 p. 100 du revenu, je dis qu'il n'est pas seulement temps de s'arrêter. Il est presque trop tard.

Il aurait fallu s'arrêter il y a longtemps, car ce n'est pas seulement cette dernière augmentation de 17 p. 100 dont l'application ait été injuste. Il en était ainsi de la précédente, et de l'autre avant et de l'autre encore avant.

Depuis plusieurs années déjà, les chemins de fer extraient des taux normaux, — ces taux que le gouvernement fédéral cherche maintenant à atténuer, — presque la pleine mesure des augmentations de tarifs-marchandises qu'ils vont périodiquement demander à la Commission. Cela est si vrai que, parlant au nom de l'Alberta, ce n'est plus tant aux demandes mêmes des chemins de fer à la Commission que je cherche maintenant à m'opposer. Je limite mon opposition à la façon dont l'augmentation sera appliquée à la population, car on nous l'applique chez nous d'une façon très injuste et très anormale. Ce tableau montre que les céréales et les dérivés des céréales forment 9.38 p. 100 du trafic. Si vous regardez la pièce 58-22, vous trouverez les sommes mais non les pourcentages. Le document que j'ai à la main est un document produit par les chemins de fer sur lequel j'ai calculé les pourcentages. Les céréales et les dérivés des céréales représentent 9.38 p. 100 des revenus et ne subissent pas d'augmentation. Vous constatez ensuite que le trafic international et autres transports relatifs à ce trafic produisent 29.62 p. 100 des revenus des chemins de fer et ne subissent aucune part de l'augmentation. Je parle des augmentations canadiennes. Vous constatez que le charbon et le coke prennent 4 p. 100; mais les taux de concurrence, qui fournissent 12.32 p. 100 des revenus vont subir, est-il prétendu, 17.6 p. 100 de l'augmentation. Je m'arrête ici et je dis que c'est un chiffre dont il vous faut douter, car ils espèrent faire porter 17 p. 100 de l'augmentation sur les taux de concurrence.



On a commencé par leur appliquer l'augmentation. Non, je ne peux pas dire cela. En réalité, il y a des catégories de taux de concurrence auxquelles on n'a appliqué aucune augmentation, ni même cherché à le faire.

Ils sont allés dans l'Ouest il y a deux ans et ont appliqué sur les marchandises expédiées de Winnipeg des taux de concurrence très bas, les taux dits de stimulation, le stimulant étant le désir de reprendre une partie du trafic que les camions leur avaient enlevé. Ils ont établi des taux très bas et ils n'ont pas tenté d'appliquer à ces taux la moindre partie de l'augmentation de 17 p. 100. La concurrence était telle qu'ils ne pouvaient pas le faire.

Je passe maintenant aux taxes convenues. Sur ce document, ils représentent 11 $\frac{3}{4}$  p. 100 des revenus et la proportion est maintenant montée. Ces taux subissent... Et cela est amusant. J'ai calculé le pourcentage afin d'avoir le plaisir de le contempler. Les taxes convenues vont subir 1.75 p. 100 de l'augmentation et c'est uniquement parce que, dans quelques contrats, une majoration égale à toute augmentation autorisée se trouve prévue. Dans son cas, le National-Canadien estime qu'il obtiendra 0.8 p. 100 de l'augmentation des taxes convenues. Alors, à toute fin pratique, les taxes convenues échappent à l'augmentation.

Puis nous arrivons au cœur de la structure des tarifs-marchandises, ce qu'on appelle "tout autre trafic-marchandises" dans la documentation des chemins de fer. Ce sont les taux normaux de catégories et de produits désignés, les taux sans concurrence qui font l'objet de ce bill. A l'époque du document 58-22, ces taux fournissaient 32 p. 100 des revenus. C'est là le trafic qui, au dire des chemins de fer, doit fournir les trois quarts de l'augmentation.

Faut-il s'étonner que ces provinces dont "l'émotion" est si facile prétendent qu'il est grand temps que cela cesse tout à fait? J'ai l'audace de croire que nous avons présenté une assez bonne cause au gouvernement fédéral et j'irai plus loin, mais c'est une opinion personnelle: s'il n'y avait pas eu la menace d'une grève pour le lundi matin suivant, aucune partie de cette augmentation de 17 p. 100 n'aurait été appliquée. Le gouvernement nous aurait donné raison. Mais évidemment, il ne pouvait pas le faire. M. Mann l'a fait observer à la fin de son exposé. Nous n'étions pas allés là pour demander au gouvernement de ne pas donner aux cheminots les salaires qu'ils demandaient. Je crois qu'il a parfaitement compris ce que nous disions.

M. Magee prétend qu'il n'y a aucune anomalie dans la structure des tarifs-marchandises. Oh je pourrais parler beaucoup plus longtemps et vous lasser. Je me contente de vous donner quelques exemples. Je me demande si M. Magee croit qu'il y a une anomalie quand un cultivateur de l'Alberta constate que le prix du transport de sa machinerie agricole a monté de 157 p. 100 depuis avril 1948, alors que le cultivateur de l'Ontario, achetant des mêmes manufacturiers aux États-Unis, a vu son prix de transport monter de 112 p. 100 seulement, car, voyez-vous, il importe sa machinerie en jouissant de l'un de ces taux internationaux à facteur unique pour envois directs.

Ce sont les taux dont les chemins de fer se partagent les revenus. Ces taux sont conjoints; ce sont les taux généraux à facteur unique pour les envois directs. Ces taux subissent les augmentations américaines, mais non les augmentations canadiennes. Je vous présente le cas de ces deux cultivateurs et je vous demande s'il s'agit d'une anomalie dans la structure des tarifs-marchandises. Une fabrique de tuyaux, à Edmonton, doit payer \$1.81 pour le transport de l'acier ondulé qu'elle utilise pour fabriquer ses tuyaux, et une fabrique située à Port-Mann, en Colombie-Britannique, paie 95¢ pour le transport de l'acier qu'elle achète de la même aciérie. Puis les chemins de fer vont demander une augmentation de taux à la Commission et la fabrique d'Edmonton doit payer 17 p. 100 de plus, tandis que la fabrique de Port-Mann ne subit aucune augmentation parce qu'elle a une taxe convenue. Je dis que cela est une anomalie dans la structure des tarifs-marchandises. Mais M. Magee prétend que c'est seulement de l'émotion trop facile et qu'il n'y a aucune anomalie dans la structure des tarifs-marchandises.



Il y a des anomalies jusque dans la province de Saskatchewan. Je constate que, pour le transport de l'acier mentionné tantôt, une fabrique de Regina doit payer \$1.81, tandis que la fabrique de la côte occidentale ne paie que 95¢. Je le mentionne uniquement pour réfuter un mémoire où il était dit qu'il n'y avait pas d'anomalies réelles, seulement de prétendues anomalies dans la structure des tarifs-marchandises.

M. Magee est venu demander au Comité de ne pas rapporter ce bill, car c'est en somme ce qu'il est venu faire. Quant à moi, j'ai appris, il y a longtemps, à ne jamais sous-estimer un adversaire, même si sa cause semble bien faible, car on n'est pas juge. C'est pourquoi j'ai cru devoir dire ce que j'ai dit, même si je devais le dire sans vous convaincre.

Au lieu d'opposer le revenu moyen par tonne-mille aux effets de cette augmentation de 157 p. 100 des tarifs-marchandises, M. Magee aurait dû s'inquiéter des taxes convenues. C'est le grand danger pour l'industrie du transport routier.

Au 31 mars dernier, il y avait 626 taxes convenues en vigueur. Je vous cite ce nombre pour vous montrer la rapidité avec laquelle il augmente. Le 15 avril, seulement deux semaines plus tard, il y avait 642 taxes convenues en vigueur. Il en arrive une moyenne de deux par jour au bureau de la Commission.

En 1955, une commission royale a enquêté sur les taxes convenues. Vous serez surpris d'apprendre que cette commission royale a recommandé que la Commission cesse à peu près complètement de régir les taxes convenues. J'ignore si vous vous en rendez compte, la Commission n'a maintenant presque pas d'autorité sur les taxes convenues. Elle ne fait qu'appliquer son sceau. Elle exerçait une certaine autorité auparavant, mais les chemins de fer se sont opposés devant la Commission royale d'enquête sur les taxes convenues et, maintenant, la Commission n'a plus d'autorité dans ce domaine. C'est une des causes de la multiplication du nombre des contrats de transport.

Il y a eu un autre résultat qui concerne plus particulièrement l'Alberta et la Saskatchewan. La même commission royale a recommandé que la règle du 1 et  $\frac{1}{3}$ , chose qui existait depuis assez longtemps dans la structure des tarifs-marchandises, cessât de s'appliquer aux taxes convenues. C'était simplement une exception aux taxes convenues.

Je vous ai parlé de l'acier ondulé, dont le transport coûte 95¢ à Port-Mann et \$1.81 à Edmonton. Si cette différence n'était pas produite par une taxe convenue, on ne pourrait pas nous demander plus que 95¢ plus un tiers. N'oubliez pas qu'il y a 700 milles de moins. Je pourrais en dire beaucoup plus, mais je m'en tiens là et je me repose sur ce que M. Mauro et M. Mann ont dit. Mais avant de reprendre mon siège, je voudrais employer quelques minutes à parler du charbon, car mon ami M. Blair est venu en appeler au Comité du dernier jugement de la Commission.

La première chose que je veux dire de M. Blair et de ses clients, le groupe *Estevan*, c'est qu'ils auraient pu en appeler au cabinet. Ils auraient pu le faire, quand nous avons protesté contre les anomalies dans la structure des tarifs-marchandises et ils auraient pu obtenir une révision complète de la situation.

Les mineurs d'*Estevan* et M. Blair auraient pu se trouver là et protester contre le refus de la Commission de maintenir la différence fondée sur les unités de chaleur dont nous avons joui pendant quelque temps. En Alberta, nous avons joui de cette différence de 1 et  $\frac{1}{3}$  pendant quelque temps et nous l'avons perdue. Et ces gens ont perdu la différence quand la Commission a changé d'idée, à bon droit, à notre avis. Car en Alberta, nous ne croyons pas que le lignite mérite une préférence sur notre charbon, surtout que nous avons une surabondance de charbon à bas prix et de charbon non bitumineux.



M. Blair a dit qu'il y avait du charbon à vendre pour \$2 la tonne à l'entrée de la mine à Estevan. Dans la vallée de Drumbeller, je pourrais lui montrer tant de charbon à \$1 la tonne qu'il lui en jaillirait des oreilles. Je prétends respectueusement que c'est une raison pour que la Comité rejette la requête de M. Blair. Une autre raison, c'est que la Commission vient de terminer son enquête sur la péréquation des prix du transport du charbon, enquête résultant des modifications apportées en 1951 à la loi sur les chemins de fer. Je crois que nous ferions bien d'attendre les recommandations que fera la commission.

Enfin, et c'est peut-être ma plus importante remarque, l'organisme devant lequel aurait dû se présenter M. Blair est l'Office fédéral du charbon s'il prétend que son industrie a besoin d'une considération spéciale, et à ce propos il m'a fort intéressé hier d'entendre le ministre parler des besoins particuliers des différents secteurs de l'industrie. C'est pour cela que l'Office fédéral du charbon existe. Quand les houillères des Maritimes veulent accéder au marché de Toronto, elles s'adressent à l'Office fédéral du charbon et obtiennent satisfaction. Si ce que j'ai lu dans les journaux est vrai, elles ont obtenu beaucoup dernièrement. Et quand nous voulons pénétrer au Japon, nous nous adressons à l'Office fédéral du charbon. C'est grâce à cet organisme ou plutôt c'est grâce au gouvernement fédéral, si la subvention au charbon destiné au Japon a été portée de \$4 à \$4.50. Cette augmentation sera d'un grand secours. Par conséquent, si M. Blair juge que ses clients ont besoin de plus d'aide encore, je dis, avec beaucoup de respect, qu'il ne faut pas trop disperser ce petit montant de 20 millions. Qu'il aille à l'Office fédéral du charbon et qu'il en obtienne quelque chose.

Monsieur le président, vous m'avez toléré assez longtemps. J'avais moins de temps que mes amis, mais ils ont si bien plaidé que j'en ai assez dit. Au nom de la province de l'Alberta, je vous prie de rapporter le bill sans amendement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous remercie beaucoup, monsieur Frawley. Je suis au regret de vous dire, messieurs, que nous ne pourrons pas en finir avec le bill ce soir. Nous avons compté en finir ce soir, mais nous ne sommes plus en nombre. Il nous faudra donc nous réunir demain à 9 heures du matin dans la salle 356S. Peut-être pourrons-nous commencer à 9 heures précises.

M. HORNER (*Acadia*): Dans quelle salle avez-vous dit ?

Le VICE-PRÉSIDENT: 356S; c'est du côté du Sénat.

Le Comité s'ajourne.



TABLEAU 1

APPENDICE "A"

LE TRANSPORT FERROVIAIRE À L'INTÉRIEUR DE CHAQUE ZONE. — TABLEAU DES PROPORTIONS DU TOTAL DES REVENUS ET DU TOTAL DES QUANTITÉS ATTEINTES PAR CHAQUE GENRE DE TARIFS-MARCHANDISES À L'INTÉRIEUR DE CHAQUE ZONE

Zone tarifaire	Genre de tarifs-marchandises	Rapports avec le total des transports à l'intérieur de la zone	
		Revenus	Quantités
		%	%
Des Maritimes .....	Sans concurrence .....	69.05	72.20
De l'Est .....	“ “ .....	54.43	49.85
De l'Ouest .....	“ “ .....	50.05	38.83
Des Maritimes .....	De concurrence .....	29.14	26.39
De l'Est .....	“ “ .....	34.08	40.15
De l'Ouest .....	“ “ .....	8.40	11.27
Des Maritimes .....	Contrats de transport .....	1.81	1.41
De l'Est .....	“ “ “ .....	10.44	10.00
De l'Ouest .....	“ “ “ .....	10.46	7.77
De l'Ouest .....	Prix statutaires .....	31.09	42.13
Des Maritimes .....	Concurrence et taxes convenues	30.95	27.80
De l'Est .....	“ “ “ “ .....	44.52	50.15
De l'Ouest .....	Concurrence, taxes convenues et taux statutaires	49.95	61.17

NOTE: Ne sont pas compris les envois reliés aux tarifs-marchandises américains et les envois dits mixtes.

SOURCE: Analyse des bordereaux d'expédition, 1957, Commission des transports du Canada.

Commission des transports des Maritimes, novembre 1958.

TABLEAU 2

LE TRANSPORT FERROVIAIRE D'UNE ZONE TARIFAIRE AUX AUTRES ZONES. — TABLEAU DES PROPORTIONS DU TOTAL DES REVENUS ET DU TOTAL DES QUANTITÉS ATTEINTES PAR CHAQUE GENRE DE TARIFS-MARCHANDISES POUR LES ENVOIS DE CHAQUE ZONE AUX AUTRES ZONES

Zone tarifaire	Genre de tarifs-marchandises	Rapports avec le total des envois sortant de la zone	
		Revenus	Quantités
		%	%
Des Maritimes .....	Sans concurrence .....	69.72	71.36
De l'Est .....	“ “ .....	57.64	70.79
De l'Ouest .....	“ “ .....	53.17	54.07
Des Maritimes .....	De concurrence .....	11.19	12.47
De l'Est .....	“ “ .....	18.30	15.85
De l'Ouest .....	“ “ .....	43.92	43.59
Des Maritimes .....	Taxes convenues .....	19.08	16.17
De l'Est .....	“ “ .....	24.06	13.36
De l'Ouest .....	“ “ .....	2.91	2.33
Des Maritimes .....	Concurrence et taxes convenues	30.17	28.64
De l'Est .....	“ “ “ “ .....	42.36	29.21
De l'Ouest .....	“ “ “ “ .....	46.83	45.82

NOTE: Ne sont pas compris les envois reliés aux tarifs-marchandises américains et les envois dits mixtes.

SOURCE: Analyse des bordereaux d'expédition, 1957, Commission des transports du Canada.

Commission des transports des Maritimes, novembre 1958.



TABLEAU 3

LE TRANSPORT FERROVIAIRE VENANT DANS UNE ZONE DES AUTRES ZONES. — TABLEAU DES PROPORTIONS DU TOTAL DES REVENUS ET DU TOTAL DES QUANTITÉS ATTEINTES PAR CHAQUE GENRE DE TARIFS-MARCHANDISES POUR LES ENVOIS QUE CHAQUE ZONE REÇOIT DES AUTRES ZONES

Zone tarifaire	Genre de tarifs-marchandises	Rapports avec le total des envois arrivant dans la zone	
		Revenus	Quantités
		%	%
Des Maritimes .....	Sans concurrence .....	78.98	86.71
De l'Est .....	“ “ .....	56.75	63.66
De l'Ouest .....	“ “ .....	50.36	51.12
Des Maritimes .....	De concurrence .....	19.11	10.71
De l'Est .....	“ “ .....	35.98	26.06
De l'Ouest .....	“ “ .....	18.22	19.20
Des Maritimes .....	Taxes convenues .....	1.91	2.58
De l'Est .....	“ “ .....	7.27	10.28
De l'Ouest .....	“ “ .....	31.42	29.68
Des Maritimes .....	Concurrence et taxes convenues .....	21.02	13.29
De l'Est .....	“ “ “ “ .....	43.25	36.34
De l'Ouest .....	“ “ “ “ .....	49.64	48.88

NOTE: Ne sont pas compris les envois reliés aux tarifs-marchandises américains et les envois dits mixtes.

SOURCE: Analyse des bordereaux d'expédition, 1957, Commission des transports du Canada.

Commission des transports des Maritimes, novembre 1958.

## APPENDICE “B”

NOMBRE DE TONNES-MILLES NETTES PAR HABITANT ET PAR PROVINCE EFFECTUÉES PAR L'INDUSTRIE DU TRANSPORT ROUTIER EN 1957  
(En parenthèses, le rang de chaque province)

## Genre de camionnage

Province	De louage		Privé entre villes		Agricole
Terre-Neuve .....	25	(10)	28	(10)	1 (10)
Île-du-Prince-Édouard .....	94	(8)	75	(8)	458 (1)
Nouvelle-Écosse .....	150	(6)	146	(6)	151 (2)
Nouveau-Brunswick .....	86	(9)	266	(1)	103 (5)
Québec .....	216	(5)	223	(3)	86 (7 & 8)
Ontario .....	381	(2)	265	(2)	122 (4)
Manitoba .....	137	(7)	48	(9)	41 (9)
Saskatchewan .....	264	(4)	168	(4 & 5)	134 (3)
Alberta .....	600	(1)	108	(7)	86 (7 & 8)
Colombie-Britannique .....	276	(3)	108	(4 & 5)	92 (6)

SOURCES: Bureau fédéral de la statistique, recensement de 1956.

Bureau fédéral de la statistique, transport routier, estimations nationales de 1957.

TABLEAU PRÉPARÉ par la Commission des transports des Maritimes, 15 avril 1959.



## TÉMOIGNAGES

JEUDI 17 avril 1959,  
9 heures du matin.

Le VICE-PRÉSIDENT (M. Howe): Messieurs, il est agréable de commencer tôt ce matin. Nous sommes encore à l'article 1 du bill C-38. Nous avons à peu près fini d'entendre les témoins hier soir. Cependant, il y a une question que M. Charnock a posée à M. Magee et il voudrait une réponse. J'invite M. Magee à répondre à cette question.

M. JOHN MAGEE (*secrétaire exécutif, Associations des camionneurs du Canada*): Monsieur le président et honorables membres du Comité, on a demandé, je crois, si les tarifs-marchandises des camions étaient fondés sur leurs frais.

Dans l'industrie du transport routier, comme dans toute autre entreprise, les frais d'exploitation constituent l'élément principal des tarifs. Aucun camionneur ne pourrait pendant longtemps transporter des marchandises à des prix inférieurs à ses frais. Les entreprises de camionnage, étant nécessairement plus petites que la plupart des entreprises ferroviaires, sont dans l'obligation de prêter la plus grande attention aux frais de chaque parcours, de chaque opération, et s'efforcent d'établir des taux qui produiront un rendement raisonnable en plus de leurs frais.

Dans leurs frais, elles font entrer les dépenses au compte capital, comme l'amortissement et l'intérêt, ainsi que leurs déboursés.

L'ensemble de ces frais détermine sans doute le minimum des taux; mais, pour une entreprise libre, il est nécessaire, en établissant les taux, de tenir compte des conséquences ordinaires de la libre concurrence, des changements de matériel, des changements de méthode ainsi que de la qualité et de la fréquence du service. Naturellement, l'influence dominante provient des taux de nos grands rivaux, les chemins de fer. Les prix demandés par les entreprises de camionnage doivent rester en deçà des critères fixés par leurs formidables rivaux, et ces entreprises s'efforcent d'offrir une véritable concurrence par tous les moyens qui s'offrent à elles.

Pour parvenir à s'adapter ainsi aux tarifs-marchandises des chemins de fer, il leur faut accroître leur rendement, réduire leurs frais d'exploitation, augmenter les charges payantes et, en général, adopter de meilleures méthodes.

En résumé, par conséquent, il existe constamment un rapport étroit entre les frais de l'entreprise de camionnage, les tarifs-marchandises des chemins de fer, l'amélioration des techniques et le rendement du transport routier.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci, monsieur Magee.

Nous en sommes maintenant au bill. Messieurs, l'article 1 est-il approuvé?

Les articles 1 et 2 sont approuvés.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, au premier paragraphe de l'article 3, je désire proposer que les mots "augmentés de dix-sept pour cent" aux lignes 20 et 21 soient biffés. L'intention est de permettre que la subvention s'applique aux taux qui n'ont pas subi la pleine augmentation de 17 p. 100. Ce sont les mots, aux lignes 20 et 21, qui viennent après 96300: "augmentés de dix-sept pour cent". Je propose qu'ils soient biffés pour que le paragraphe 1 s'applique à tous les taux qui ont subi une augmentation quelconque, de 17 p. 100 ou moins.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Je m'oppose à cette motion, car elle aggravera la distinction injuste dont sont victimes l'Est et l'Ouest du Canada.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): A mon avis, — et c'est aussi l'opinion clairement exprimée par M. Mann, — il est survenu une augmentation uniforme de 17 p. 100 et



ce projet de loi l'abaisse uniformément, de la même façon. Nous sommes satisfaits du texte actuel. Nous nous opposons donc à cette motion de M. Chevrier.

M. HORNER (*Acadia*): Je m'oppose aussi à l'amendement proposé, monsieur le président, car la disparition de ces mots aura pour effet, à mon avis, d'appliquer la réduction de 7 p. 100 à des taux dont l'augmentation a déjà été réduite à cause de la concurrence, ce qui augmenterait le grief des camionneurs et des autres formes de concurrence contre ce bill. Je crois qu'il est préférable de le laisser ainsi.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, je m'oppose à la motion de M. Chevrier en m'appuyant sur les explications fournies par les commissaires et par le ministre. Ils ont dit que l'intention était de réduire seulement les taux qui ont subi et subissent encore la pleine augmentation de 17 p. 100. Ce changement détruirait l'intention du bill.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous avons une motion de M. Chevrier. Avez-vous quelqu'un pour l'appuyer ?

M. BADANAI: Je l'appuie.

M. CHEVRIER: Permettez-moi de répondre à l'objection touchant la distinction injuste. Je pense qu'au contraire ce changement aurait pour effet de rendre moins pénible l'augmentation des taux uniformes, car tous les taux qui ont été augmentés seraient aussi diminués. Je ne crois pas que l'on puisse dire que la distinction injuste résultant de l'augmentation uniforme se trouverait aggravée.

M. HORNER (*Acadia*): Dans son témoignage hier, M. Mann a montré qu'il y avait eu dans la région centrale une proportion beaucoup plus forte de réductions que dans l'Est depuis l'augmentation de 17 p. 100, et j'ajoute, que dans l'Ouest. C'est pourquoi je verrais là une distinction injuste.

Le VICE-PRÉSIDENT: M. Chevrier propose, appuyé par M. Badanai, que les mots "augmentés de dix-sept pour cent" aux lignes 20 et 21 du premier paragraphe de l'article 3 soient biffés. Quels sont ceux qui sont pour ? Et ceux qui sont contre ?

La motion est rejetée.

M. McPHILLIPS: Monsieur le président, dans le deuxième paragraphe de l'article 3, il y a les mots "ainsi que le trafic qu'ils viseront". Naturellement, aucun des témoins n'en a parlé, mais quel sera l'effet de ces mots ? La Commission se trouvera-t-elle à posséder le pouvoir de choisir le genre de trafic à subventionner ?

M. CHEVRIER: Nous n'avons pas encore fini du premier alinéa.

M. L. J. KNOWLES (*membre de la Commission des transports*): Ces mots relient simplement le paragraphe 2 au paragraphe 1 en ce qui concerne la réduction des taux de catégories et de produits désignés.

M. McPHILLIPS: Ce n'est vraiment pas une réponse à ma question. Nous comprenons qu'il s'agit des taux de catégories et de produits désignés. Mais ces mots ne donnent-ils pas à la Commission le pouvoir de choisir un genre de trafic de préférence à un autre parmi les taux de catégories et de produits désignés ? Pourra-t-elle subventionner un genre de trafic et en laisser un autre porter toute l'augmentation ?

M. KNOWLES: Je comprends assez bien le texte et je sais que le premier paragraphe renferme un ordre : la Commission "doit", etc. C'est l'ordre d'enjoindre aux compagnies de réduire les taux qui ont été augmentés de 17 p. 100, tous les taux de catégories et de produits désignés qui ont été augmentés de 17 p. 100.

M. McPHILLIPS: Oui, mais ce deuxième paragraphe va plus loin et dit ce qu'il vous sera loisible de faire dans votre ordonnance. Je le cite :



Dans toute ordonnance rendue par la Commission aux termes du présent article, celle-ci doit spécifier la manière de reviser les taux et la période, d'au plus un an, durant laquelle les taux révisés seront applicables, ainsi que le trafic qu'ils viseront.

Cela ne vous donne-t-il pas le pouvoir de préférer un genre de trafic à l'autre ?

M. KNOWLES: Je ne le crois pas. Le paragraphe 2 confirme simplement ce que dit le paragraphe 1.

M. McPHILLIPS: Autrement dit, les mots "ainsi que le trafic qu'ils viseront" disparaîtraient et rien ne se trouverait changé ?

M. KNOWLES: Je ne suis pas avocat, mais j'imagine que ces mots confirment simplement ce qui est dit dans le paragraphe 1, et si vous les biffiez, cela ne ferait aucune différence, je crois. Le ministère de la Justice a rédigé ces articles et il faut être avocat pour dire ce qu'on peut faire ou ne pas faire en vertu de cette loi. Je sais que si j'avais à signer une ordonnance semblable, je saurais exactement ce que j'ai à faire. Je n'aurais aucun choix à faire. J'appliquerais la réduction aux taux de catégories et de produits désignés qui ont été augmentés de 17 p. 100.

M. DRYSDALE: Monsieur le président, le premier paragraphe dit:

Dès l'entrée en application de la présente loi, la Commission doit, par ordonnance, enjoindre aux compagnies de reviser ceux de leurs taux de catégorie et taux sur produits désignés...

Je crois que ces mots devraient rassurer M. McPhillips. Il s'agit des taux de catégorie et sur produits désignés qui ont subi l'augmentation de 17 p. 100. Je crois que le paragraphe 2 est anodin.

M. McPHILLIPS: Voyez-vous, monsieur le président, quand le mot "trafic" est employé, il s'applique distinctement à un genre particulier de marchandises transportées. M. Knowles dit qu'il n'est pas avocat. Je suis avocat et c'est pourquoi ces mots me rendent un peu soupçonneux. Il pourrait arriver qu'en invoquant ces mots la Commission se trouve en présence de différents genres de trafic qui n'auraient pas tous subi les 17 p. 100 et qu'elle en choisisse un en particulier, la peinture à navire disons, et qu'elle en réduise le taux. Elle serait ainsi libre de choisir à sa guise.

M. CROUSE: La liberté de choisir se trouve limitée, car dans le paragraphe 1 il est précisé qu'il s'agit des "taux... en vigueur lors de la mise à exécution de la présente loi". Ces mots ne limitent-ils pas les pouvoirs de la Commission ?

M. McPHILLIPS: Il s'agit là de l'ensemble des 17 p. 100, mais le deuxième paragraphe ne réduit-il pas la portée du premier et ne permettra-t-il pas à la Commission, en présence de deux genres de trafic ayant subi les 17 p. 100, d'en préférer l'un à l'autre ?

Le VICE-PRÉSIDENT: Il est regrettable que nous n'ayons personne du ministère des Transports ici. Si nous avions l'un des avocats qui ont rédigé ce bill, il pourrait nous expliquer la présence des mots "ainsi que le trafic qu'ils viseront". Qu'en pensez-vous, monsieur Knowles ?

M. KNOWLES: Je crois que, si le Comité a des doutes à ce sujet, il devrait obtenir l'opinion d'un conseiller juridique. Je ne suis pas avocat et je crois que ce bill a été rédigé par le sous-ministre adjoint de la Justice.

M. CHEVRIER: Je pourrais vous éclairer à ce sujet. Je crois que la coutume est de faire passer d'abord un bill par un comité législatif du cabinet, puis de l'envoyer au ministère de la Justice. Sans me prononcer dans un sens ou dans l'autre, je crois que le ministère de la Justice a repassé très attentivement ce texte. La rédaction



est faite de façon que la deuxième partie exécute ce qui se trouve dans la première partie. Je crois que la deuxième partie indique d'une façon plus explicite la forme que devra revêtir l'ordonnance.

Si je comprends bien, l'ordonnance est toute prête et impatiente de partir. Ai-je raison ?

M. KNOWLES: Vous dites ?

M. CHEVRIER: Si je comprends bien, l'ordonnance est prête à être déposée à un moment d'avis.

M. KNOWLES: Non, elle ne l'est pas, monsieur Chevrier. Le président de la Commission a demandé à chacun de ceux qui s'en occupent de préparer un projet d'ordonnance. J'ai maintenant trois projets d'ordonnance et il appartiendra à la Commission, aux six membres de la Commission, de choisir celle-ci ou celle-là ou de fondre les trois ensemble.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, conviendrait-il que le Comité exprime une sorte d'inquiétude là-dessus du point de vue juridique et rapporte quand même le bill à la Chambre s'il n'y a aucun autre amendement ? Ensuite, les conseillers juridiques du ministère des Transports pourraient étudier le texte une seconde fois et M. McPhillips, s'il le désire, pourra les consulter personnellement. Il sera encore temps, une fois le bill rapporté, de modifier le passage en question si nécessaire.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, à mon avis, si le Comité a le moindre doute, il doit réserver cet article et consulter.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Nous n'entretenons pas des doutes réels. Nous nous posons simplement une question.

M. CREAGHAN: Monsieur le président, à mon avis, — et M. Chevrier est d'accord avec moi je pense, — ce deuxième paragraphe s'applique certainement au premier paragraphe de l'article 3 parce qu'il contient les mots "durant laquelle les taux révisés seront applicables". Ces taux révisés sont applicables dès la mise à exécution de la loi. Peut-être a-t-on voulu tout mettre en deux pages. J'ignore la raison. Cependant, l'intention du bill ne se trouve nullement atteinte et il est simplement répété que la révision ne s'appliquera qu'aux taux ayant été augmentés de 17 p. 100, comme il est dit au premier paragraphe.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Je crois, monsieur le président, que ceci pèse fortement sur tout l'article. Personnellement, je voudrais avoir la certitude que cette subvention s'applique à chaque taux qui a été majoré de 17 p. 100.

M. CHEVRIER: Cette assurance vous est donnée par les mots "augmentés de 17 p. 100".

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Mais, quand on lit les deux paragraphes, il n'est pas clairement stipulé que tous les taux augmentés de 17 p. 100 devront être réduits.

M. R. KERR (*président de la Commission des transports*): Si on me permet de dire un mot, je suis tout à fait d'accord avec ce qu'ont dit M. Chevrier et M. Creaghan. Je ne rends ici aucune décision au nom de la Commission; mais, à mon avis, la note en marge vis-à-vis du paragraphe 2 précise qu'il s'agit de la forme de l'ordonnance.

Nous sommes d'avis que ce paragraphe ne porte que sur la forme de l'ordonnance et les membres de la Commission qui sont ici sont sûrement disposés à vous donner l'assurance que nous n'avons pas la moindre intention de choisir les sortes de trafic dont les taux seront réduits. Les taux à réduire sont spécifiés dans le premier paragraphe.



M. McPHILLIPS: En répondant à ma question, M. Knowles a fait observer qu'en réalité ces mots étaient de trop, que la Commission ne choisirait pas elle-même les taux à réduire et que le deuxième paragraphe pouvait se dispenser de ces mots. Je vais donc proposer que les mots...

M. CHEVRIER: Auparavant, il faudrait en finir avec le premier paragraphe et j'ai un autre amendement à proposer au paragraphe 1. Vous parlez du paragraphe 2.

M. McPHILLIPS: Le président m'a permis de le faire. Que dites-vous ?

M. CHEVRIER: J'ai essayé de vous interrompre, mais vous parliez trop vite et je n'ai pas réussi. J'ai dit que vous en étiez au deuxième paragraphe, mais que j'en suis encore au premier.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je ne crois pas que la coutume soit d'étudier un article de bill paragraphe par paragraphe. Cependant, nous vous cédonc la parole, monsieur Chevrier.

M. CHEVRIER: J'ai un autre amendement à proposer. C'est d'ajouter à la fin du premier paragraphe de l'article 3 les mots :

Pourvu que la réduction ainsi effectuée ne soit pas inférieure à sept pour cent.

C'est ce sur quoi j'ai insisté déjà. Je crois qu'en plus de la garantie d'une subvention de 20 millions il faut l'assurance que la réduction ne sera pas de moins de sept pour cent.

Le VICE-PRÉSIDENT: Voulez-vous le mettre par écrit, monsieur Chevrier ?

Pendant que M. Chevrier rédige cela, messieurs, je désire vous annoncer que le secrétaire est sorti pour communiquer avec le ministère des Transports et voir si un conseiller juridique de ce ministère ne pourrait pas venir éclaircir le paragraphe qui nous inspire des doutes. Nous pourrions réserver cet article jusqu'à ce que nous sachions si quelqu'un viendra.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je me demande si nous pourrions connaître l'opinion de M. Knowles à ce sujet. Cela veut dire, je crois, que l'argent ne durera pas une année entière et que le montant sera épuisé plus tôt.

M. KNOWLES: S'il se produit une augmentation du trafic auquel la réduction s'appliquera, nous épuiserons probablement le montant en 7, 8, 9, 10 ou 11 mois si vous spécifiez le pourcentage.

M. HORNER (*Jasper-Edson*): Cela contredit la première partie du paragraphe, je crois.

M. DRYSDALE: Pouvez-vous nous donner de nouveau lecture de l'amendement, monsieur le président ?

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui. Qui appuie cette motion, monsieur Chevrier ?

M. BADANAI: Je vais l'appuyer.

Le VICE-PRÉSIDENT:

Il est proposé par M. Chevrier, appuyé par M. Badanai, "qu'à la fin du premier paragraphe de l'article 3, les mots suivants soient ajoutés: "pourvu que la réduction ainsi effectuée ne soit pas inférieure à sept pour cent".

M. DRYSDALE: Les 20 millions de dollars y sont encore ?

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui.



M. CROUSE: Monsieur le président, ce changement signifiera que, s'il n'y a plus d'argent au bout de 10 mois, si les 20 millions sont épuisés au bout de 10 mois, il surviendra automatiquement une augmentation de 7 p. 100 pour les expéditeurs, tandis que si cet amendement n'est pas adopté la réduction totale au cours d'une période de douze mois pourra n'être que de 6 p. 100, mais durera plus longtemps.

S'il en est ainsi, je suis opposé à la motion de M. Chevrier.

M. CHEVRIER: C'est-à-dire si cette interprétation est juste. Ma réponse est que cet argument s'applique aussi bien au paragraphe qui a été amendé.

M. CREAGHAN: Non, car la Commission nous a donné l'assurance que ce pourcentage, qui est une estimation, variera beaucoup selon le trafic. J'imagine qu'un petit expéditeur, — celui qui peut n'envoyer qu'un colis à un parent en neuf ou dix mois, — n'obtiendra peut-être aucune réduction, et c'est la sorte de gens que nous voulons aider, les gens qui peuvent envoyer un divan ou un fauteuil d'une famille à l'autre. Ces gens ne jouiront probablement d'aucune réduction, car l'argent sera manifestement épuisé s'il est spécifié que l'escompte sera de 7 p. 100.

M. CHEVRIER: Que se produira-t-il si le trafic augmente, comme M. Knowles en a mentionné la possibilité, et si les 20 millions s'épuisent et si la réduction équivaut à 5 p. 100 ?

M. CREAGHAN: Les 20 millions ne pourront pas s'épuiser, car on a l'intention de les répartir sur un an et de les distribuer au pourcentage. Le pourcentage variera selon le trafic et pourra descendre à 6 ou 5½ p. 100.

Nous avons eu la preuve, dans un bureau du Pacifique-Canadien, que l'augmentation de 17 p. 100 avait été appliquée à beaucoup d'expéditeurs, puis qu'elle avait été réduite, ce qui écarte automatiquement ces gens de la subvention. Si nous laissons le bill comme il est, sans spécifier le pourcentage, il pourrait arriver qu'au lieu d'avoir 7 p. 100 comme vous proposez, plusieurs centaines de petits expéditeurs obtiennent quand même 7 ou même 8 p. 100.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, ce bill est rédigé d'une certaine façon et nous en avons étudié les effets pendant trois jours. M. Knowles en particulier nous a dit hier pour quelle raison il était présenté sous cette forme et pour quelles raisons certains chiffres avaient été choisis. J'estime qu'en le modifiant maintenant nous compromettrions le résultat désiré, dont on nous a assuré qu'il serait atteint. Ce changement, s'il était fait, porterait atteinte au principe du bill et pourrait facilement produire des injustices dans une certaine direction. Je ne dis pas qu'il est possible de mesurer le désavantage qui pourrait en résulter pour une région, mais je dis qu'un gonflement du trafic dans une certaine région pourrait infliger une injustice à une autre région. Un pareil résultat, à mon avis, irait à l'encontre du principe du bill et je serai, je crains, opposé à cet amendement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons une motion de M. Chevrier, appuyé par M. Badanai. Voulez-vous que j'en donne de nouveau lecture ? "Qu'à la fin du premier paragraphe de l'article 3, les mots suivants soient ajoutés : "pourvu que la réduction ainsi effectuée ne soit pas inférieure à sept pour cent". Quels sont ceux qui sont pour la motion ? Ceux qui sont contre ?

La motion est rejetée.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-il entendu que nous réservions l'article 3 jusqu'à ce que nous ayons des renseignements ?

M. DRYSDALE: D'accord.

Sur l'article 4—Paiements sur le Fonds du revenu consolidé.  
Approuvé.



Sur l'article 5—Limite.

Approuvé.

Sur l'article 6—Attributions de la Commission.

Approuvé.

Sur l'article 7—Taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): A seule fin que ce soit au compte rendu, monsieur le président, je me demande si nous pourrions demander à M. Mann, sans s'étendre sur la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, si ce bill aura l'effet désiré en ce qui concerne les fins visées par la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes? Êtes-vous convaincu que ce bill n'entraînera aucune difficulté?

M. HOWARD MANN (*directeur de la Commission des transports des Maritimes*): Monsieur le président, si vous me permettez de répondre à cette question, je crois qu'une modification est nécessaire pour permettre à la Commission de faire une certaine chose malgré l'alinéa b du paragraphe 2 de l'article 3 de la loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Je crois que les membres de la Commission admettront que la présence de cette disposition dans le présent bill était nécessaire pour permettre à la Commission d'agir ainsi.

M. CHEVRIER: Il s'agit d'éviter un conflit entre la loi sur les chemins de fer et cette loi?

M. MANN: C'est juste.

L'article 7 est approuvé.

Le titre est approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Eh bien, une interruption de quelques minutes devient nécessaire en attendant que ces gens du ministère des Transports apparaissent.

M. CHEVRIER: Pourquoi n'appliquerions-nous pas à cet article le même argument très fort dont vient de se servir mon ami M. Bell? Ce texte a été étudié avec tant de soin qu'il doit être irréprochable?

Le VICE-PRÉSIDENT: Êtes-vous d'accord, monsieur McPhillips?

M. McPHILLIPS: Non.

M. CHEVRIER: Si l'argument vaut dans un cas, il doit valoir dans l'autre.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je suis presque tenté d'être d'accord avec M. Chevrier.

M. CHEVRIER: Si vous me le permettez, messieurs, je m'absente un moment.

Le VICE-PRÉSIDENT: La séance est interrompue, messieurs.  
—(Interruption)

Le VICE-PRÉSIDENT: Silence, messieurs. Nous sommes prêts à continuer. Je vois que M. Scott, du ministère des Transports, est arrivé. Alors, monsieur McPhillips, vous pouvez probablement lui poser votre question au sujet de ces mots paraissant dans le deuxième paragraphe de l'article 3.

M. McPHILLIPS: Aux 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> lignes du paragraphe 2 de l'article 3, nous trouvons les mots "ainsi que le trafic qu'ils viseront". Peut-être ferais-je mieux de lire tout le paragraphe:



(2) Dans toute ordonnance rendue par la Commission aux termes du présent article, celle-ci doit spécifier la manière de reviser les taux et la période, d'au plus un an, durant laquelle les taux révisés seront applicables, ainsi que le trafic qu'ils viseront.

Dans le paragraphe 1, les fonctions de la Commission sont données, et elles s'étendent aux taux de catégories et de produits désignés, en vigueur lors de la mise à exécution de la loi, qui ont subi l'augmentation de 17 p. 100. Je crois que telle était l'intention. Mais dans le passage relatif à l'exécution de la loi, à l'ordonnance, on rencontre les mots "ainsi que le trafic qu'ils viseront". Ces mots semblent indiquer que la Commission aura le pouvoir de choisir quels taux de catégories ou de produits désignés ayant subi l'augmentation de 17 p. 100 seront réduits.

M. G. A. SCOTT (*directeur du Service de l'économie, ministère des Transports*): Il est bien certain que cela n'a pas été rédigé en vue de conférer un tel pouvoir. Ces mots s'appliquent en réalité, je pense, à la partie du premier paragraphe de l'article 3 qui mentionne le trafic atteint par l'augmentation de 17 p. 100.

M. McPHILLIPS: Mais cela a déjà été dit et le premier paragraphe n'utilise pas le mot "trafic". Je crois que, dans le parler ferroviaire, quand vous parlez de "trafic" vous parlez d'un secteur particulier du transport. Vous direz, par exemple, que vous avez un énorme trafic de biscuits mélangés, de peinture à navires ou d'un autre produit quelconque. Si ces mots subsistent, la Commission aura-t-elle le pouvoir de choisir ?

M. SCOTT: Je ne le crois pas, non. Il est vrai que le premier paragraphe mentionne l'augmentation de 17 p. 100, mais c'est la seule façon de désigner le trafic qui fera l'objet d'une réduction. Le trafic qui a subi l'augmentation de 17 p. 100 est bien désigné. Mais, en réalité, le deuxième paragraphe désigne le trafic assujéti à ces deux genres de taux.

M. McPHILLIPS: Il est clair que vous êtes sensiblement du même avis que M. Knowles. Si je comprends bien, en dernière analyse, les mots "ainsi que le trafic qu'ils visent" ne sont pas nécessaires. Ils n'ajoutent aucun pouvoir. Il a dit que la Commission ne songerait jamais à faire cela. Je n'aime pas mettre dans une loi des mots qui ne signifient rien. S'ils sont superflus, il faudrait les enlever, car ils pourraient faire du mal.

Le VICE-PRÉSIDENT: Monsieur McPhillips, M. Knowles a dit qu'en ce qui concernait la Commission des transports ces mots pouvaient être biffés sans que la loi en souffre.

M. McPHILLIPS: Je crois qu'elle n'en souffrirait pas le moins du monde. Et même, ces mots partis, la loi dirait exactement ce que nous avons l'intention de lui faire dire.

M. SCOTT: Je crois que M. McPhillips aimerait biffer les mots "ainsi que le trafic qu'ils visent".

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est vrai.

M. SCOTT: Ce serait acceptable pour nous.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, M. Chevrier n'est pas ici, mais j'ai fait plus tôt une proposition que je crois régulière et à laquelle d'autres comités ont eu recours déjà, et c'est que nous renvoyions cet article aux conseillers juridiques, afin qu'ils s'assurent si nous n'allons pas faire ici une suppression qui suscitera des difficultés en ce qui concerne la forme de l'ordonnance ou autrement. Il sera temps de présenter une motion à la Chambre quand le Comité rapportera ce bill. M. McPhillips pourrait surveiller personnellement la question et, s'il n'est pas satisfait, il pourrait proposer l'amendement lui-même.



M. McPHILLIPS: C'est vrai.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce que cela vous convient, monsieur McPhillips ?

M. CHOWN: Je crois que c'est plus sage.

M. McPHILLIPS: Oui et, dans l'intervalle, le rédacteur du bill pourrait l'examiner de nouveau.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Je me demande si je pourrais poser une question qui se rapporte au point soulevé par M. McPhillips ? C'est une question très importante. Il a été dit, au cours de la discussion d'hier, que beaucoup des taux d'abord frappés par l'augmentation de 17 p. 100 avaient été mis dans la catégorie des taux de concurrence et n'avaient ainsi subi l'augmentation que temporairement.

Est-il possible que les chemins de fer réduisent, — je ne veux pas employer le mot "réduire", — mais ramènent ces taux dans la classe des taux de catégories et de produits désignés afin de profiter de la subvention prévue par ce bill, ce qu'ils pourraient éviter de faire ?

M. SCOTT: J'ignore vraiment ce que les chemins de fer peuvent faire. Il y a vraiment des milliers de possibilités. Il est vrai qu'ils peuvent découvrir qu'un changement de classe serait profitable. Mais j'ignore s'ils feraient le changement dans ce cas.

La vraie question, je pense, — et je la simplifie probablement beaucoup trop en m'exprimant ainsi, — c'est que pour les taux sans concurrence, les taux de catégories ou de produits désignés, cette subvention n'atteindra pas 17 p. 100. Or, les chemins de fer ont majoré ces taux du maximum, 17 p. 100. S'ils constataient qu'un taux de catégorie ou de produit désigné n'apportait pas de trafic, ils y substituaient un taux de concurrence, mais sans abolir l'autre taux, sans retirer les taux majorés de 17 p. 100.

S'ils constatent que la subvention prévue par ce bill apporte du trafic, ils pourront retirer les taux de concurrence et l'on se trouvera en présence des autres taux avec leur majoration de 17 p. 100 et ces taux obtiendront la réduction de 7 p. 100. Je ne crois pas que l'on puisse parler avec réalisme d'un genre quelconque de trafic.

M. DRYSDALE: Cela revient à dire qu'il y a deux taux en vigueur en même temps.

M. SCOTT: Oui.

M. DRYSDALE: Le taux maximum qu'ils laissent en vigueur, puis cet autre taux ?

M. SCOTT: Oui.

M. DRYSDALE: Alors, peu importe dans quelle mesure ils ont réduit l'augmentation de 17 p. 100, les taux qui ont bénéficié de ces réductions bénéficieront aussi de cette subvention ?

M. SCOTT: Elle s'appliquera à tout trafic assujetti à ces taux.

M. CREAGHAN: Et qu'arriverait-il aux taxes convenues ?

M. SCOTT: Les taxes convenues sont une forme de taux de concurrence. En réalité, elles sont établies par contrat. Bien que ces taux soient en vigueur, il y a ordinairement d'autres taux plus élevés, mais ces taux plus élevés ne trouvent pas preneurs.

M. KENNEDY: N'est-il pas vrai qu'un taux devient automatiquement taux de concurrence, quand les chemins de fer le réduisent de 17 p. 100 ou de tout autre montant ?

M. SCOTT: Si les chemins de fer s'aperçoivent que leurs taux ordinaires de catégories n'attirent pas certaines marchandises, ils accordent un taux de concurrence à



ces marchandises. Par conséquent, il y aura un taux de concurrence plus bas que le taux normal pour ce transport. C'est le taux qu'on appliquera à ce trafic, mais le taux maximum normal subsistera toujours. Il se peut qu'aucun trafic ne soit attiré par ce taux, mais dès l'instant où l'on retire l'autre taux plus bas, le taux maximum revient.

M. DRYSDALE: Combien de temps faut-il pour retirer les taux inférieurs ? Trois jours ? Si je l'ai bien compris, M. Roberts a dit qu'ils avaient appliqué l'augmentation de 17 p. 100, puis qu'ils avaient réduit des taux à un niveau de concurrence. Je crains maintenant que, pour bénéficier de cette loi, ils n'augmentent de nouveau les taux. M. Roberts a dit...

M. SCOTT: Trente jours, je pense.

M. DRYSDALE: Oui, il a dit qu'il faudrait 30 jours pour les majorer de nouveau. Mais vous dites qu'il y a deux taux qui existent en même temps. Je crois comprendre que le délai requis est de trois jours seulement. Il leur suffirait donc d'abolir le taux inférieur et le taux initial serait automatiquement en vigueur.

M. SCOTT: C'est trois jours pour une réduction, je crois.

M. DRYSDALE: Combien de jours pour une abolition ?

M. A. S. KIRK (*directeur du trafic, Commission des transports*): Nos règles touchant le trafic disent dans quelles circonstances un taux de concurrence peut s'établir. On nous importe actuellement pour que le même délai s'applique à l'augmentation d'un taux de concurrence. En ce moment, le délai ne dépasse pas 30 jours à moins que nous ne relâchions cette règle et nous y songeons actuellement.

M. DRYSDALE: En réalité, ce n'est pas une augmentation. Ce n'est qu'une abolition, car en réalité les deux taux sont en vigueur.

M. KIRK: Tout de même, quand un taux de concurrence est aboli, il y a augmentation de taux.

M. DRYSDALE: Oui, je me rends compte que tel est l'effet, mais en réalité il y a deux taux en vigueur et quelles sont les formalités nécessaires pour en abolir un ?

M. KIRK: Naturellement, c'est dans la structure des taux que se constate l'existence des deux taux. Par exemple, si l'on veut modifier un taux de catégorie, on ne peut pas détruire tout le tarif de catégories pour en extraire le taux en question. Vous pouvez n'établir un taux de concurrence que pour un seul envoi, tandis qu'il y a plusieurs centaines de taux de catégories. Par conséquent, les taux de catégories sont toujours là.

En général, ce que M. Scott a dit des taux de produits désignés est juste. Ce n'est pas dans tous les cas que les taux de produits désignés restent en vigueur après l'établissement d'un taux de concurrence. Tout dépend des circonstances. Une raison, c'est que beaucoup de taux de concurrence sont publiés et ils peuvent n'avoir qu'une durée très courte. Ils peuvent être en vigueur pendant seulement 30 jours ou 10 jours, ou bien durer tout l'été et être retirés en hiver. Il y a probablement des milliers de cette sorte de taux au Canada.

M. DRYSDALE: La question que j'essaie d'éclaircir est celle de savoir si les chemins de fer peuvent ramener ces taux dans la classe de 17 p. 100 et quel délai est nécessaire. M. Roberts nous a dit 30 jours et j'ai entendu quelqu'un dire trois jours.

M. KIRK: A l'heure actuelle, c'est 30 jours à moins que nous ne relâchions cette règle.

M. DRYSDALE: Il est laissé à votre discrétion, si vous désirez le faire, de leur permettre de rétablir l'augmentation de 17 p. 100 et bénéficier ainsi de cette loi ?



M. KIRK: Oui.

M. DRYSDALE: Nous avons été incapables de savoir combien de personnes se trouvaient atteintes, en moyenne, quand est survenue l'augmentation de 17 p. 100 et je voudrais savoir combien d'expéditeurs, environ, sont visés par ces taux ?

M. KIRK: Il est à peu près impossible de le prévoir.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Monsieur le président, M. Knowles nous a déclaré qu'à son avis il n'y avait pas eu un nombre anormal de taux transformés en taux de concurrence après le 17 p. 100. Si nous l'admettons, — et je suis disposé à l'admettre bien qu'on nous ait cité un ou deux exemples dans le Canada central qui semblaient injustes, — si nous l'admettons, dis-je, je suppose qu'il n'y a pas lieu de nous inquiéter des taux auxquels les 17 p. 100 seront réappliqués, car ce ne sera qu'une opération normale. Pour cela, il faut admettre qu'il n'y a pas eu de réductions inutiles en premier lieu.

M. DRYSDALE: J'ignore ce qu'il faut entendre par "normal", ni quel écart ce terme tolère.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Nous acceptons l'assurance donnée par M. Knowles. Il a déclaré qu'à son avis il n'y avait pas eu un nombre anormal de taux transformés en taux de concurrence après l'augmentation de 17 p. 100, un nombre suffisant pour créer une situation injuste.

M. DRYSDALE: Ce secours est donné aux expéditeurs et des gens ignorent s'il y aura 100,000, 200,000, 50,000 ou 10,000 expéditeurs. Le Comité n'a rien pour évaluer l'effet de ce bill. L'assurance que ceci ou cela est normal ou anormal ne veut absolument rien dire pour moi, si je n'ai pas de commune mesure à ma disposition pour juger.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Si vous n'avez rien pour mesurer, laissez-vous donc guider par les experts. Vous avez l'opinion de M. Knowles.

M. DRYSDALE: Nous essayons d'établir le bien-fondé de ce projet de loi et nous avons perdu quatre jours à l'étudier. A ce compte, autant vaudrait nous dire que tout est bien et l'adopter.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Monsieur le président, je crois que c'est là un point capital. Nous avons l'impression, je pense, que si un taux avait subi l'augmentation de 17 p. 100 et avait ensuite été transformé en taux de concurrence, il serait impossible à l'expéditeur de bénéficier de cette subvention. Voilà qu'on nous dit maintenant qu'il existe deux taux, le taux majoré de 17 p. 100 et le taux de concurrence qui est en vigueur. Supposons qu'il faut 30 jours pour abolir un taux de concurrence et supposons qu'il soit aboli, au bout de 30 jours on revient au taux majoré de 17 p. 100. Cela peut signifier que tous les taux redeviendront des taux réguliers augmentés de 17 p. 100. Ces derniers taux seront en vigueur lors de l'application de cette loi et auront droit à la subvention, tout en n'ayant pas été appliqués pendant les 30 jours.

M. KNOWLES: A mon sens, il faudra que l'augmentation de 17 p. 100 soit restée en vigueur jusqu'à l'adoption de cette loi pour qu'on ait droit à la subvention.

Vous fondez beaucoup de vos remarques sur une supposition fausse. Supposons, par exemple, qu'un taux normal l'an dernier était de \$1. Il est porté à \$1.17. Les chemins de fer constatent que, pour attirer ces marchandises, il faut réduire ce taux à \$1.13. Arrive ce bill qui réduit le taux de \$1.17 à \$1.10. Le taux normal se trouve alors inférieur au taux de concurrence et le taux de concurrence est de nul effet. Le taux le plus bas est toujours appliqué et le taux de concurrence sera enlevé du tarif tôt ou tard si cette réduction subsiste.



M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Autrement dit, aucun expéditeur ne sera exclu de cette subvention en raison du fait qu'il jouissait d'un taux de concurrence établi après les 17 p. 100 ?

M. KNOWLES: C'est juste. Il importe peu que le taux normal ait été réduit par la compagnie et se trouve quelque part entre \$1.10 et \$1.17, car l'expéditeur va jouir du taux de \$1.10 si ce bill est adopté.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): C'est là, je pense, une situation bien différente de l'idée que le Comité s'était faite jusqu'ici. M. Guest, de la Colombie-Britannique, a soulevé ce point et j'ai sûrement eu tout le temps l'impression que, dans un cas semblable, nul ne pourrait bénéficier de la subvention. Ce que vous dites semble indiquer qu'il n'en sera pas ainsi.

M. KNOWLES: C'est exact.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Est-ce que vous ne vous trouvez pas à dire, monsieur Knowles, que, dans les cas où l'augmentation de 17 p. 100 a été réduite, il n'y aura rien à gagner à rétablir les 17 p. 100 ?

M. KNOWLES: Je n'en vois pas la nécessité, car le taux normal est dans le tarif et il sera réduit de 7 p. 100. S'il est alors plus bas que le taux de concurrence ou la taxe convenue ou que tout autre taux, c'est le taux normal qui s'appliquera.

M. CREAGHAN: Monsieur le président, j'ai été ici par intervalles pendant quatre jours et je viens seulement de saisir l'intention de ce projet de loi. Je désire poser une autre question sur le même point. A la quatrième ligne de l'article 3, il y a des mots entre parenthèses: "autres que les taux de concurrence". Ces mots sont-ils nécessaires, car nous avons des marchandises qui pourraient être expédiées à un taux de produit désigné ou à un taux de concurrence si le changement a été fait avant le 1er décembre? Dans cette ligne, la quatrième, il y a entre parenthèses les mots "autres que les taux de concurrence".

En répondant à M. Browne, l'avocat et M. Knowles m'ont fait comprendre une chose pour la première fois en quatre jours. Si des produits d'une certaine catégorie ont obtenu un taux de concurrence depuis le 1er décembre, je croyais encore ce matin que la subvention ne s'y appliquerait pas et maintenant j'apprends qu'ils peuvent obtenir la réduction de 7 p. 100.

M. CHOWN: Ou une partie de cette réduction.

M. CREAGHAN: Oui.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): Le mot "concurrence" s'applique aux taux de catégories, d'après les renseignements donnés ici.

M. PHILLIPS: Je voudrais demander à M. Mann si cette nouvelle interprétation modifie l'opinion qu'il avait du bill.

M. MANN: Celle que M. Creaghan a fournie en parlant des mots entre parenthèses: "autres que les taux de concurrence" ?

M. PHILLIPS: Oui. Je suis d'accord avec les députés qui ont dit que c'était là une nouvelle interprétation. J'avais l'impression qu'un taux majoré de seulement 15 p. 100 ne bénéficierait pas de ce bill. Cependant, on me dit ce matin qu'il pourra en bénéficier. Avez-vous toujours la même opinion de la loi ?

M. MANN: C'est vraiment la question posée par M. Creaghan qui retient mon attention et je crois que vous vous posez aussi la même question, celle de savoir si les mots "autres que les taux de concurrence" ont pour objet de mieux définir les taux de catégories et les taux de produits désignés. Je crois comprendre, monsieur Creaghan, que vous voyez là une redondance ?



M. CREAGHAN: C'est exact.

M. MANN: Je signalais cela à M. Knowles tantôt. J'ignore si cela se trouve compris et je pense que M. Knowles n'est pas mieux fixé. Nous avons en été un trafic-marchandises sur Terre-Neuve qui relève du tarif C-89 du National-Canadien. C'est essentiellement un tarif de taux de catégories qui est désigné comme tarif de concurrence. C'est un taux de catégorie et de concurrence, un animal plutôt étrange. J'ignore ce qui prévaut dans ce cas, si ce sont les taux de catégories et les taux de produits désignés, ou bien si ce sont les mots "autres que les taux de concurrence". Je crois qu'il s'agit d'un cas douteux et très rare. Je voudrais connaître l'interprétation de M. Knowles.

M. SCOTT: Monsieur le président, je voudrais dire un mot avant que M. Knowles réponde. Le ministère de la Justice s'est rendu compte, je crois, qu'il pouvait exister des cas comme celui qu'a mentionné M. Mann. Mais, — et je crois qu'il en est ainsi de ce cas-là, — ces taux portent sur des quantités relativement insignifiantes. On a cru lors de la rédaction que, sans infliger à la Commission un surcroît de précisions, il serait absolument impossible de couvrir en particulier chacun de ces cas et que la Commission examinerait les questions de ce genre, une fois en possession de cette autorité.

Le VICE-PRÉSIDENT: L'article 3 est-il approuvé ?

Approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vais-je rapporter le bill avec la recommandation suivante : que les mots "ainsi que le trafic qu'ils viseront", paraissant aux lignes 4 et 5 du paragraphe 2 de l'article 3, soient examinés afin d'en déterminer davantage l'effet sur l'application du bill ?

Adopté.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci beaucoup, messieurs.

Le Comité s'ajourne.















