

7. L'article 332 B proposé

Cet article vient s'ajouter à la Loi des chemins de fer et y introduit une taxe maximum applicable aux points intermédiaires lorsque sont employés ce que nous appelons "les taux concurrentiels de transport transcontinental de produits désignés" pour le transport vers l'ouest ou l'est entre des centres canadiens situés à l'est de Fort-William et d'Armstrong d'une part et certains endroits de la Colombie-Britannique de l'autre. Le paragraphe 2 a) et b) définit le maximum statutaire comme étant un montant qui ne doit pas dépasser le tiers de la taxe concurrentielle, cette taxe étant celle que l'on trouve inscrite dans les tarifs applicables au transport transcontinental des marchandises, défini au paragraphe 1 d) de l'article 332B proposé. Le taux maximum prévu par la loi a été spécialement recommandé par la Commission royale et défini dans son rapport comme étant une solution simple et logique du problème, facile de calcul et d'application. Qu'on nous permette de faire remarquer fort respectueusement que cette solution, tout en admettant qu'elle soit simple, facile de calcul et d'application, n'est pas nécessairement logique, de l'avis de plusieurs, si l'on tient compte du principe voulant que tous les taux soient raisonnablement établis et exemptés de traitement discriminatoire injuste ou de préférence indue.

À l'examen du rapport, aux pages 106 à 109 inclusivement, on ne trouvera pas de justification du maximum statutaire, lequel, en pareil cas, aurait bien pu être fixé à quelque autre chiffre.

C'est la province de l'Alberta qui exposa devant la Commission royale le plus important grief à l'endroit des dispositions actuelles de la Loi des chemins de fer et de leur interprétation par la Commission des transports. Cette question est étudiée aux pages 109 à 111 inclusivement du rapport et elle est résumée comme il suit:

L'Alberta ne refuse pas aux chemins de fer, lorsqu'ils doivent soutenir la concurrence intense des transports par eau, le droit de publier des tarifs transcontinentaux, et elle concède que les tarifs de transport à Vancouver peuvent parfois être légitimement moins élevés que ceux du transport à des points intermédiaires; le motif réel de plainte est que la disparité existant entre quelques tarifs transcontinentaux et ceux du transport aux points intermédiaires est immodérée.

Le remède proposé par la province de l'Alberta est succinctement exprimé dans les termes suivants à la page 110 du rapport:

La province d'Alberta a posé en thèse que la Commission des transports devrait examiner régulièrement les conditions justifiant les tarifs transcontinentaux, et qu'elle ne devrait autoriser ces derniers: a) que si la concurrence est forte au point que les compagnies ferroviaires ne peuvent ni la soutenir ni la mitiger, et qu'elle s'exerce au point de concurrence mais non aux points intermédiaires; b) que si le tarif au point de concurrence n'est pas inférieur à celui qui suffirait à soutenir la concurrence s'exerçant à cet endroit; c) que si le tarif ferroviaire au point de concurrence est établi de façon à rapporter des recettes plus élevées qu'en l'absence d'un tel tarif; et d) que si le tarif au point intermédiaire est juste et raisonnable dans les circonstances. La province d'Alberta a proposé une modification visant à produire ce résultat.

Aux pages 111 et 112 du rapport se trouve la conclusion, dont voici le texte en partie:

Prendre les tarifs transcontinentaux comme maxima des taxes de transport jusqu'aux points intermédiaires équivaldrait en réalité à considérer que des villes comme Calgary et Edmonton sont situées sur le littoral pour fins de tarification. L'Alberta ne propose pas ce correctif radical, mais elle déclare, de fait, que si un bas tarif de transport