

«l'augmentation de la concurrence a empêché d'atteindre pleinement les buts proposés en 1927 en vue de la réduction des taux de transport dans une région désignée des Maritimes. En outre, le traitement de faveur qui n'accorde de l'aide qu'au trafic par rail paralyse le fonctionnement des services concurrentiels».

Après avoir étudié certaines des observations qui lui furent faites sur les effets des dispositions de la Loi, la Commission a fait remarquer:

«il importe de noter que presque toutes les observations qu'on a formulées au sujet de la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes visaient les dispositions de la loi relative au trafic *sortant* des provinces de l'Atlantique. De fait, il ressort des témoignages qu'on nous a présentés que les versements effectués sous le régime de la Loi pour le trafic à l'intérieur de la zone désignée et uniquement à l'égard du trafic ferroviaire, tendant à empêcher le complet épanouissement d'autres moyens de transport dans la région atlantique. Nous partageons cet avis.

Nous sommes convaincus que l'industrie du camionnage dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île du Prince-Édouard a pris, malgré ce désavantage, une telle expansion que le retrait de la subvention versée à l'égard des expéditions effectuées exclusivement au sein de la région atlantique aura généralement pour effet de porter les taux de transport par rail à un niveau qui stimulera le trafic. L'orientation qui s'ensuivra, selon laquelle les investissements passeront du domaine du transport ferroviaire à celui du transport non ferroviaire, répondra à la demande des expéditeurs pour ce service.»

La Commission MacPherson a appuyé les propositions qui lui furent faites que l'aide versée en vertu de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soit accordée à tous les modes de transport.

Au cours de ses séances dans la région de l'Atlantique, le Comité a reçu des propositions, non seulement d'entreprises de transport qui ne profitent pas des dispositions de la Loi, mais aussi d'expéditeurs de la région de l'Atlantique, que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soit rendue applicable à tous les modes de transport.

L'étude de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes par la Commission MacPherson, par le comité d'étude des transports dans les provinces Maritimes et par le présent Comité, a fait naître des doutes sérieux quant à l'efficacité de la Loi dans son état actuel à aider les producteurs et les entreprises de transport des provinces de l'Atlantique à rivaliser avec leurs homologues sur les marchés du Canada central, comme c'était l'intention première.

(4) *Loi nationale sur les transports*

L'article 1 de la Loi nationale sur les transports définit la politique nationale en matière de transport et dit en partie,

«que la réglementation de tous les moyens de transport ne sera pas de nature à restreindre la capacité de l'un d'eux de faire librement concurrence à tous les autres moyens de transport».

On suppose que cela signifie que, de façon générale et à long terme, les réductions de tarif imposées et les subventions consenties à l'égard des transports ne feront pas de distinction injuste entre modes de transport.

(5) *Étude des transports dans les provinces de l'Atlantique*

L'Étude des transports dans les provinces de l'Atlantique a révélé, tout comme la Commission MacPherson, que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes n'a pas réussi à maintenir un tarif avantageux pour un pourcentage toujours croissant des transports effectués dans ces provinces. L'Étude des transports dans les provinces de l'Atlantique