

de plus d'un maximum déterminé. Cela équivaldrait en réalité à édicter des taux par voie législative, bien que ces taux ne soient pas désignés expressément.

Nous avons déjà, à plusieurs reprises, formulé des mises en garde contre la théorie de la tarification imposée par voie législative, théorie que nos compagnies affiliées considèrent comme péchant par la base, car son application ne procure pas cette souplesse qui devrait être inhérente à la plupart des taux d'une structure des tarifs-marchandises, dans un régime économique efficace. Nous sommes contraints de faire remarquer que, chaque fois que des tarifs réglementaires ont été établis au Canada, ils ont produit des désaccords et du mécontentement; en même temps, on s'est constamment efforcé de les faire modifier ou supprimer.

Nous croyons que toutes les personnes qui ont à cœur notre système de transport désirent franchement éviter les difficultés que l'adoption de l'article 332A souleverait presque à coup sûr, à notre avis.

Nous conseillons fortement aux membres du Comité de pousser leur étude de la méthode de résoudre cette question, qui a été établie aux États-Unis sous l'appellation courante de "Fourth Section Relief". En quelques mots, cette méthode, dans son application aux tarifs transcontinentaux, exige que les compagnies ferroviaires appliquent ces tarifs aux points intermédiaires, à moins que l'*Interstate Commerce Commission* n'accorde leur demande d'agir autrement. Il se pourrait fort bien qu'on constate l'impossibilité d'adopter cette méthode dans sa totalité.

Nous sommes cependant obligés de dire que cette méthode, modifiée, pourrait constituer une meilleure solution du problème que la solution proposée dans l'article 332B.

Le PRÉSIDENT: Quelle autre modification pourrait-il y avoir?

M. GREEN: Cet organisme croit qu'il devrait y avoir une amélioration.

Le PRÉSIDENT: Oui, une modification; justement, monsieur Green, je vous le demande, quelle autre modification qu'un plafond quelconque pourrait-il y avoir?

M. GREEN: Comme on l'a mentionné l'autre jour, je ne vois pas pourquoi nous ne remettrions pas à plus tard l'étude de cet article 332B pour examiner les taux qui sont manifestement injustes pour l'Alberta, en ajoutant un paragraphe nouveau à l'article qui traite des taux de concurrence.

Le PRÉSIDENT: En ajoutant un plafond; y aurait-il autre chose que nous pourrions faire?

M. GREEN: On pourrait laisser à la discrétion de la Commission des transports de régler la question des taux.

Le PRÉSIDENT: De mettre un plafond en vigueur.

M. GREEN: Non. Vous établissez là un vaste plafond sur l'ensemble des Prairies et vous le faites aux dépens du tarif transcontinental. À ce propos, je relève ce qui suit à la page 3 de l'exposé de la *Canadian Fruit Wholesalers' Association* qui déclare:

Quant à l'article 332B qui traite des tarifs de concurrence pour le transport transcontinental, il se peut que nous n'y prenions pour le moment qu'un intérêt théorique, mais il nous semble que le principe d'un rapport fixe entre les taux, comme celui qui est proposé, aggraverait la rigidité du régime tarifaire. En outre, il est possible que de nouvelles circonstances exigent l'application de ce principe à d'autres tarifs de concurrence. Il vaut la peine de faire observer que l'*Interstate Commerce Commission* des États-Unis adopta ce principe, puis l'abandonna, il y a environ 35 ans. (Voir *4th Section Order No. 124*—Juin 1911, etc.) Il se pourrait qu'une autre méthode soit préférable.