

*Article 332A*

Nous nous réjouissons de l'idée d'englober dans un seul article compact de la loi des chemins de fer une politique nationale en matière de taux de transport des marchandises, comme le ferait l'article 332A proposé.

Nous constatons avec plaisir qu'il serait loisible et non obligatoire pour la Commission d'agir comme il est exposé aux paragraphes 2 et 3. Ces derniers, ainsi que l'alinéa *f*) du paragraphe 4, pourraient conserver une certaine souplesse à une politique dont la rigidité pourrait causer des torts.

*Article 332B*

Cet article s'attaque à la solution du problème d'appliquer d'une manière ou d'une autre les taux transcontinentaux de concurrence aux points du territoire intermédiaire.

Nous sommes pleinement au courant des arguments qui sont exposés aux pages 107 à 114 du rapport de la Commission royale des transports.

Bien que nous désapprouvions cet article, nous tenons à souligner que nous ne sommes pas hostiles à l'idée de remédier dans une certaine mesure au traitement de défaveur dont les habitants des points intermédiaires estiment souffrir par suite de tel ou tel desdits taux transcontinentaux.

C'est surtout le paragraphe 2*b*) qui nous cause des inquiétudes, en ce qu'il stipulerait que les taux à partir ou à destination du territoire intermédiaire ne pourraient pas dépasser les taux transcontinentaux 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 soulèverait 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.

8 et 9.

Nous n'avons aucun commentaire à formuler au sujet de ces articles, rendus nécessaires par suite des amendements apportés à des articles précédents.

10.

Nous approuvons cette modification.