

- (iii) les taux qu'imposent les voituriers concurrents, avec preuve de ces taux dans la mesure où ils peuvent être constatés;
- (iv) le tonnage normalement transporté par le chemin de fer entre les points d'origine et de destination;
- (v) le montant estimatif du tonnage qui est détourné du chemin de fer ou qui le sera si le taux n'est pas rendu effectif;
- (vi) la mesure dans laquelle le revenu net de la compagnie sera amélioré du fait des changements projetés;
- (vii) le revenu par tonne-mille et par wagon-mille au taux proposé et les moyennes correspondantes du réseau de la compagnie ou de la région où le trafic doit s'effectuer, et
- (viii) tous autres renseignements que requiert la Commission à l'égard du mouvement projeté.

1. Le paragraphe deux du nouvel article fixe les conditions auxquelles des tarifs de concurrence peuvent être publiés par les chemins de fer.

2. Il renferme des prescriptions qui nous paraissent quelque peu superflues. Il autorise, en effet, la Commission des transports à exiger de la société ferroviaire qu'elle établisse, avant l'approbation d'un tarif de concurrence, que la concurrence existe effectivement, que les taux proposés sont compensatoires et pas plus bas qu'il n'est nécessaire pour faire face à la concurrence.

3. De pareilles restrictions semblent confirmer le principe voulant que les compagnies ferroviaires n'ont pas le droit de "fermer l'écurie tant que le cheval ne s'en est pas enfui". Si l'on peut formuler une critique à l'endroit des voituriers, c'est que pendant les vingt ou vingt-cinq dernières années, ils n'ont songé à soutenir la concurrence qu'une fois leurs rivaux bien établis. À ce moment, il est généralement trop tard pour entrer en lice.

4. Il y a toutefois lieu de croire que l'article laisse à la Commission des transports le choix des renseignements qu'elle peut exiger avant l'approbation d'un tarif de concurrence et il serait opportun d'insister, lors de l'examen de cette mesure, sur cette idée que la Commission devrait donner aux chemins de fer une grande latitude en ce qui touche la question de faire face à la concurrence légitime.

5. Nous ne croyons pas que les chemins de fer ou la Commission des transports puissent, en se reportant à l'histoire des transports au Canada, citer bien des cas où les voituriers n'ont pas augmenté leur revenu brut en faisant face à la concurrence. De plus, il existe, selon nous, une relation très étroite entre les recettes brutes et le revenu net que retirent les sociétés de transport.

6. Dans de nombreux cas, les voituriers n'ont pas voulu prendre les mesures qui s'imposaient, soit consentir un léger rabais de leurs taxes, en vue de garder un trafic rémunérateur, avant que les routiers ne s'organisent de façon stable et une fois que ces derniers étaient bien établis, les sociétés ferroviaires devaient effectuer une forte réduction tarifaire pour récupérer même une partie du trafic en cause.

Il est proposé d'introduire dans la loi un nouvel article 332B—qui se lit ainsi:

332B. (1) Dans le présent article, l'expression

- a) "territoire de l'Est" signifie tout point sur une ligne de chemin de fer à l'est de Port-Arthur (Ontario) ou d'Armstrong (Ontario);
- b) "territoire de l'Ouest" signifie tout point sur une ligne de chemin de fer en Colombie-Britannique auquel s'appliquent les taxes de concurrence transcontinentales;
- c) "territoire intermédiaire" signifie tout point entre le territoire de l'Est et le territoire de l'Ouest sur quelque ligne de chemin de fer;
- d) "transport transcontinental de marchandises" signifie le transport de marchandises