

Le procédé proposé dans le présent mémoire, qui consiste à imposer aux chemins de fer l'obligation d'appliquer aux points intermédiaires les taux transcontinentaux sur un produit désigné, à moins que la Commission des transports n'autorise un allégement en des cas particuliers, est le procédé en usage aux États-Unis où, sous le régime de l'*Interstate Commerce Act*, il existe un article sur les longs et courts trajets qui est en majeure partie identique à celui de la Loi canadienne des chemins de fer, mais qui exige que les chemins de fer obtiennent un allégement avant que les taux applicables à un endroit plus éloigné puissent être évalués à un chiffre inférieur à celui d'un point intermédiaire.

Tout en admettant que la Commission royale, comme il a été dit antérieurement, a étudié le système américain, elle n'en a pas moins signalé, dans le dernier paragraphe de sa recommandation, qu'"une telle ligne de conduite n'est pas nécessaire", au Canada, voulait-on sans doute dire. La recommandation dit ensuite: "Elle aboutirait probablement à annuler quelques tarifs transcontinentaux." Qu'il nous soit donc permis de dire, fort respectueusement, que la probabilité d'annulation de certains taux transcontinentaux sur un produit désigné est possible suivant le libellé proposé de l'article 332B de la loi et d'après le système en vigueur aux États-Unis. Les taux en question sont des taux de concurrence et les chemins de fer qui les ont établis peuvent les supprimer, pourvu qu'ils respectent toutes les conditions de la loi régulatrice, la Loi des chemins de fer. En ce qui a trait à cette ligne de conduite probable des chemins de fer, on notera qu'en vertu du système américain il n'en demeure pas moins qu'un nombre considérable de ces taux transcontinentaux sur un produit désigné sont continuellement assujétis à des annulations, changements et additions.

Pour terminer, nous insistons une fois de plus sur le fait que le principe fondamental, voulant que les taux soient raisonnables et libres de tout traitement discriminatoire injuste ou de préférence indue doit être constamment dans notre esprit lorsque nous devons décider si les taux aux points intermédiaires seront plus élevés que ceux applicables aux endroits plus éloignés, compte tenu de la clause de la Loi des chemins de fer portant sur les longs et courts trajets.

En plus des modifications mentionnées plus haut dans le présent mémoire, vous trouverez ci-annexé un mémoire traitant des changements de moindre importance visant à faire comprendre plus clairement encore ce que l'on considère comme étant le but et la portée des articles et des paragraphes qui y sont traités plus particulièrement. Comme ce mémoire fait un tout en soi, nous ne faisons que le mentionner afin que le Comité spécial qui s'occupe de l'étude de cette loi lui accorde son attention. Nous suggérons fort respectueusement que ce mémoire soit placé entre les mains de ceux qui ont eu à rédiger le bill pour qu'ils le lisent et prennent les mesures qu'ils jugeront appropriées.

L'Association des manufacturiers canadiens, Enregistrée,  
Département du transport,  
Toronto, Ontario,  
19 novembre 1951.