

jusqu'au littoral est établi, le tarif à des points intermédiaires comme Calgary et Edmonton, ne devrait pas être plus élevé qu'un tarif juste et raisonnable établi en comparaison. D'après l'Alberta, cela signifie que si les chemins de fer peuvent abaisser fortement certaines taxes de transport jusqu'au littoral, en fonction des frais de transport océanique et réaliser quand même un certain bénéfice, il y a preuve certaine de profits exorbitants quand les tarifs aux points intermédiaires comme Calgary ou Edmonton sont le double de ceux qui ont cours jusqu'à Vancouver.

Aux États-Unis, les conditions qui entourent des mouvements semblables sous le régime de l'*Interstate Commerce Act* et des règlements de l'*I.C.C.* se résument brièvement comme il suit :

Une situation semblable a été réglée aux États-Unis par le refus d'alléger la situation des chemins de fer américains en matière de transport sur long et court parcours. De la sorte, s'ils tiennent à obtenir une part du trafic transcontinental, ils doivent appliquer le tarif transcontinental comme maximum des taxes aux points intermédiaires.

Enfin, après indication du fait qu'il n'est aucunement besoin de suivre l'exemple des États-Unis, sans doute par suite de la recommandation qui y était faite en faveur d'un maximum statutaire, le rapport, au dernier paragraphe, déclare ce qui suit :

Une telle ligne de conduite n'est pas nécessaire dans le cas qui nous occupe ; elle aboutirait probablement à annuler quelques tarifs transcontinentaux de l'Est du Canada à la côte du Pacifique, réglementés jusqu'ici pour protéger les intérêts des compagnies ferroviaires, et sur lesquels les localités de la région de la côte du Pacifique s'appuient depuis nombre d'années, les taxes peu élevées sur le fer et l'acier par exemple. Il se pourrait que les chemins de fer ne tiennent pas à appliquer les bas tarifs transcontinentaux au trafic destiné aux points intermédiaires (surtout si le volume de ce trafic grossissait) et qu'ils décident, en présence d'une règle interdisant les tarifs "de points intermédiaires", d'annuler les bas tarifs de transport jusqu'au littoral.

La revue qui vient d'être faite de la plainte de l'Alberta et de la prise de position de la Commission royale indique que les usagers des services ferroviaires sont, d'après le système actuel, à désavantage lorsqu'ils tentent de prouver les infractions à la clause des longs et courts parcours (article 314 (5) de la Loi des chemins de fer), étant donné que les informations pertinentes qu'il faut recueillir à l'appui d'une cause soumise à la Commission des transports ne sont pas faciles à obtenir. Par contre, les chemins de fer possèdent ou peuvent obtenir facilement les renseignements nécessaires pour étayer les demandes qu'ils désirent présenter en vue de recevoir quelque soulagement de cette clause de la loi qui porte sur les longs et courts trajets. Il apparaît donc que si le principe de la régie des tarifs-marchandises des chemins de fer exige que les taux soient raisonnables et affranchis de tout traitement discriminatoire injuste ou de préférence indue, il incombe aux compagnies ferroviaires d'indiquer pourquoi les taux sur un produit désigné ne doivent pas s'appliquer aux points intermédiaires conformément à l'article de la loi portant sur la clause des longs et courts parcours.

Le libellé employé dans l'article 332B proposé empêcherait de déterminer convenablement si le principe voulant que les taux soient raisonnables et affranchis de traitement discriminatoire injuste ou de préférence indue est respecté ou non, étant donné qu'à défaut d'une enquête appropriée et d'une présentation des données, nul ne peut affirmer avec quelque certitude que l'application des taux transcontinentaux sur un produit désigné, majoré d'un tiers, produirait des taux raisonnables, libres de tout traitement discriminatoire injuste ou de préférence indue.