

rait fort bien n'être que possible à un moment donné et, une fois devenue effective, il pourrait être trop tard pour que les voituriers ferroviaires y fassent quelque chose.

*Sous-alinéas (i) et (ii) de l'alinéa c).* Il se pourrait qu'on ne puisse fournir le nom du voiturier et le parcours, beaucoup de ces denrées étant ou pouvant être, à un moment donné, transportées par des voituriers privés ou par d'autres offrant leurs services.

*Sous-alinéa (iii) de l'alinéa c).* Il pourrait être difficile de constater les taux effectivement imposés ou ceux à imposer, du fait que certains voituriers ne publient pas leurs taux et du fait du tonnage transporté par des voituriers privés.

*Sous-alinéa (iv) de l'alinéa c).* Il se pourrait que le chemin de fer ne transporte aucun tonnage, le transport ne faisant que commencer, en tout ou en partie, ou n'existant qu'en puissance.

Il semble que l'article ne vise que la concurrence faite par d'autres agences de transport, sans tenir compte de la concurrence "marchande" ou "commerciale". L'article proposé interdirait-il ou désapprouverait-il la reconnaissance de cette considération, qui a du poids en matière de tarification? Telle est la nature de ce genre de taux, semble-t-il, qu'il serait impossible d'obtenir les renseignements requis en vertu de l'article. C'est là un point très important à notre avis, vu que les taux de concurrence marchande influent fortement sur la mise en vente de nos denrées.

Par exemple, les chemins de fer canadiens viennent de reviser les taux sur les pommes transportées de la Colombie-Britannique aux marchés de l'Est. Bien que nous ne soyons pas au courant des circonstances réelles, il est indubitable qu'on a tenu compte de la concurrence marchande en les revisant, car on aurait pu transporter les pommes de l'État de Washington jusqu'à ces marchés et probablement les y vendre à meilleur compte que les pommes canadiennes. Puis les voituriers abaissèrent proportionnellement les taux de transport faits pour les producteurs des provinces Maritimes, pour favoriser la mise en vente des pommes de ces derniers sur les mêmes marchés.

D'après la politique nationale exposée dans l'article 332A, des taxes établies selon le même taux ou échelle de taux seraient imposées sur "tout trafic-marchandises" sous réserve de certaines exceptions et la Commission pourrait exiger l'établissement d'échelles uniformes de taux de catégorie et de taux sur un produit désigné, d'après une base milliaire.

Beaucoup des marchandises transportées le sont à des taux sur un produit désigné, qui ne sont pas toujours établis par mille. Nous supposons que l'uniformité exigée s'appliquerait aussi à ce genre de taux, vu que le paragraphe (4) ne mentionne aucune exception à cet égard.

Cette uniformité nous paraît presque impossible à réaliser, vu que tant d'éléments de variation autres que la distance entrent en ligne de compte. Il en résulterait, à notre avis, que les voituriers seraient très peu disposés à publier les taux en question ou à maintenir en vigueur les taux actuels, pour favoriser le transport de nos récoltes, car il est à croire que ces actions exigeraient l'application de la même échelle de taux n'importe où sur demande, ce qui leur ferait perdre peut-être de grosses recettes.

Sur nos plus gros marchés, la loi de l'offre et de la demande continue d'être efficace, quoique modifiée par un "point de saturation" des prix, au delà duquel la demande des consommateurs diminue. Les valeurs des produits destinés à des marchés variables gouvernant la situation, il s'ensuit que la "valeur de service" est un élément d'une telle importance qu'il est presque prépondérant. Notre section du trafic fournit constamment des taux à nos membres, lorsqu'il s'agit de taux prépondérants et d'où dépend la décision d'expédier ou non telle ou telle denrée.