

est beaucoup plus élevée dans l'Ouest que dans l'Est. Il nous faut donc conclure qu'en ce qui concerne les manufacturiers de la côte du Pacifique, par exemple, les marchés sont beaucoup plus éloignés des sources de production que dans le cas des producteurs de l'Est en général. Pourquoi, alors, en considération de ce "pont", ne verserait-on pas aux chemins de fer une subvention qui serve à "alléger les frais du trafic franchissant ce secteur en direction est" ?

#### CONSIDÉRATIONS SUR LE BILL 12, LOI MODIFIANT LA LOI DES CHEMINS DE FER, ET SES EFFETS SUR LES CONSERVÉRIES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE CENTRALE

En vertu du bill, un nouvel article est substitué à l'article 328 de la Loi des chemins de fer.

Dans sa forme actuelle, l'ARTICLE 328 se lit comme il suit :

328. Les tarifs des taxes que la compagnie est autorisée à publier en vertu de la présente loi, pour le transport des marchandises de gare en gare, doivent être divisés en trois classes, savoir :

- a) Le tarif-type des marchandises ;
- b) Les tarifs spéciaux des marchandises ; et
- c) Les tarifs de concurrence.

Le NOUVEL ARTICLE 328 est ainsi conçu :

328 (1) Suivent les tarifs des taxes que la compagnie est autorisée à émettre en vertu de la présente loi pour le transport de marchandises entre des points situés sur le chemin de fer :

- a) Les tarifs de taux de catégorie ;
- b) Les tarifs de taux sur un produit désigné ;
- c) Les tarifs de taux de concurrence, et
- d) Les tarifs relevant d'arrangements spéciaux.

(2) Un taux de catégorie est un taux applicable à une répartition par catégorie à laquelle les articles sont assignés dans la classification des marchandises.

(3) Un taux sur un produit désigné est un taux qui vise un article décrit ou nommé dans le tarif renfermant le taux.

(4) Un taux de concurrence est un taux de catégorie ou un taux sur un produit désigné, qui est émis pour faire face à la concurrence.

(5) Les arrangements spéciaux sont les frais, les allocations, les absorptions, les règles et règlements concernant les surestaries, la protection, l'emmagasinage, l'aiguillage, le transbordement par élévateur, le camionnage, le chargement, le déchargement, le pesage, la déviation, et tous les autres arrangements accessoires ou spéciaux qui, de quelque façon, augmentent ou diminuent les frais à acquitter sur toute expédition, ou qui augmentent ou diminuent la valeur du service fourni par la compagnie.

1. Ces nouvelles définitions des divers tarifs communément utilisés nous paraissent opportunes et même nécessaires. On peut se demander, toutefois, si les tarifs "relevant d'arrangements spéciaux" se sont révélés si avantageux et d'un usage si général qu'ils valent d'être maintenus. Selon nous, les taxes prévues dans ces tarifs d'exception ne peuvent que donner lieu à un traitement quasi discriminatoire au bénéfice d'un petit nombre d'importantes compagnies.

2. Il est à supposer que ces "tarifs de taux de catégorie" engloberont à la fois les taux réguliers et uniformes de catégorie par mille et les taux de distribution ou "urbains" établis d'après le principe de la classification.

Le bill vise également à révoquer l'article 329 de la Loi des chemins de fer et à lui en substituer un nouveau.