

tion dont les expéditeurs et les destinataires bénéficient en vertu de la présente loi devrait être maintenue à moins que ne soit adoptée une disposition prévoyant le versement de réparations. Comme le bill ne renferme aucune modalité de ce genre, nous sommes d'avis que cet article devrait être de nouveau modifié par l'adjonction, après les mots "ordres ou instructions édictés par la Commission", qui terminent le premier paragraphe, des mots suivants: 'toutefois, si un tarif quelconque, sauf un tarif de concurrence spécifié à l'article 331 de la présente loi, comporte la réduction d'une taxe dont la loi actuelle autorisait déjà l'imposition, la compagnie doit déposer ce tarif au bureau de la Commission au moins trois jours avant sa mise en vigueur; de plus, lorsqu'un tel tarif stipule l'augmentation d'une taxe autorisée par la présente loi, sauf les taxes prévues par les tarifs de concurrence, la compagnie doit, de la même façon, déposer au bureau de la Commission et publier ce tarif trente jours avant la date à laquelle il est censé prendre effet. Aucun tarif semblable ne doit subir de modification ou d'adjonction sans le consentement de la Commission.'

*Article 331 (1) et (2).* Production des tarifs de concurrence.

Le *Board* estime qu'en définitive les règlements proposés auront pour effet de paralyser les chemins de fer dans leurs efforts en vue de faire face à la concurrence. Nous admettons que, du point de vue de sa rédaction, cet article ne constitue qu'une simple faculté, mais il est à craindre que dans la pratique et par suite des précédents établis il ne devienne impératif. Selon nous, une pareille mesure n'est pas opportune et ne saurait évidemment servir les meilleurs intérêts des chemins de fer ni ceux de leurs clients. La Commission royale des transports signale à la page 95 de son rapport qu'il est souhaitable de conserver aux chemins de fer le droit de faire face à la concurrence et exprime l'avis que l'approbation obligatoire, par la Commission des transports, des taux de concurrence avant leur mise en vigueur compromettrait les efforts que peuvent tenter les compagnies ferroviaires en vue d'accroître leur revenu. On peut également faire remarquer qu'en vertu de la présente loi, la Commission des transports a le pouvoir d'exiger en tout temps les renseignements dont elle aurait besoin aux fins d'établir le caractère raisonnable d'une taxe donnée et que, pour cette raison, il ne semble pas exister de nécessité pratique d'adopter le projet d'article.

Nous sommes donc d'avis que le paragraphe (2) de l'article 331 devrait être appelé et remplacé par le suivant:

331 (2) La Commission peut exiger d'une compagnie qui émet un tarif de concurrence pour les fins de la concurrence qu'elle lui fournisse au moment de la production du tarif ou à une date quelconque tous les renseignements qu'elle jugera nécessaires pour établir le bien-fondé de la taxe proposée.

*Article 332 A.* Politique nationale en matière de tarifs-marchandises.

La rédaction de cette clause rejoint à certains égards celle de l'article 314(1) de la loi actuelle, mais s'en écarte par ailleurs. Ainsi, la présente loi précise que "les taxes de transport doivent toujours, dans des conditions et circonstances essentiellement semblables, relativement à tout trafic de même genre et s'effectuant par la même espèce de wagons ou le même mode de transport sur la même voie ou le même parcours. . ." alors que le projet de loi dispose que "sous réserve de certaines exceptions, chaque compagnie de chemin de fer doit, dans la mesure où la chose est raisonnablement possible, à l'égard de tout trafic-marchandise du même genre transporté sur la même espèce de wagons ou moyens de transport et effectué sur toutes lignes ou tous parcours. . ."

Dans cet article du bill on substitue donc aux termes "dans des conditions et circonstances essentiellement semblables" l'expression "dans la mesure où la chose est raisonnablement possible". Aux termes de l'article 314 (5) de la