NOUVEAUX REGLEMENTS DE SURESTARIE

Nous croyons utile de donner à nos lecteurs un résumé des nouveaux règlements de surestarie adoptés récemment par la commission des chemins de fer et qui intéressent directement tous les marchands: —

Le transporteur doit désormais donner avis par écrit au destinataire de l'arrivée de son wagon, indiquant le point d'expédition, les initiales du wagon, le numéro de la marchandise, ainsi que les initiales et le numéro du wagon originaire, s'il y a eu transbordement en transit. Si un avis est mis à la poste, le destinataire sera considéré comme ayant été prévenu dès 7 heures le lendemain matin. Il incombe au transporteur de faire connaître au destinataire où son wagon a été garé pour le déchargement. Si ce renseignement n'est pas fourni, le temps perdu sera ajouté aux délais de déchargement.

La livraison de wagons sur des voies particulières de garage sera tenue pour un avis au destinataire. Si, pour des causes dont le transporteur ne soit pas responsable, la livraison sur des voies particulières est impossible, un avis sera expédié comme dans les cas ordinaires.

Un délai de 24 heures après avis (sans compter les dimanches et jours fériés) sera, s'il est nécessaire, accordé pour les fins suivantes:

- (1) Acquiescement des droits de douane.
- (2) Transmission des ordres pour le placement des wagons, dans les cas où il n'y aurait pas de voies particulières de garage.
- (3) Réexpédition dans le même wagon.
- (4) Détention en transit pour inspection, classement des marchandises, complément de chargement, chargement ou déchargement partiel,—lorsque le privilège d'arrêt en transit est consenti par le tarif du transporteur.

Il sera accordé 48 heures (sans compter les dimanches et jours fériés) pour le déchargement ou le déchargement des marchandises.

Un délai de 5 jours est accordé à Montréal et aux ports de marée pour le déchargement du bois et du foin pour l'exportation.

Si le mauvais temps rend le chargement ou le déchargement impossible pendant les heures de travail, on expose les marchandises à des dommages, les délais seront étendus. Si, toutefois, les wagons ne sont pas chargés ou déchargés pendant les premières 48 heures de temps propice, aucun autre délai ne sera accordé. Les détails additionnels nécessaires seront aussi accordés dans le cas où des marchandises seraient gelées au point de rendre le déchargement impossible pendant le temps prescrit.

Dans le cas d'encombrement, par la faute du transporteur qui aura placé, pour le chargement, plus de wagons que l'expéditeur n'en aura commandé journalièrement, il sera accordé à celui-ci un délai correspondant au temps qu'il aurait eu si le transporteur avait placé les wagons de la manière dont ils lui étaient commandés. De même quand, par la négligence du transporteur, des wagons destinés à un consignataire seront livrés en nombre dépassant les expéditions quotidiennes prévues, le destinataire aura droit à un délai correspondant au temps qu'il aurait eu si les wagons avaient été livrés conformément au taux quotidien de l'expédition. Les réclamations en remboursement, de l'indemnité de surestarie, dans les cas qui précèdent,

devront être faites au représentant du transporteur dans un délai de quinze jours.

Il ne sera naturellement pas chargé d'indemnité de surestarie pour tout délai dont l'administration des douanes ou le transporteur sera responsable.

Après l'expiration des délais prévus dans tous les cas, les indemnités suivantes seront recouvrables pour chaque jour jusqu'à ce que chaque wagon soit rendu à la circulation:

- \$1.00 le premier jour ou sa fraction.
- \$2.00 le deuxième jour ou sa fraction.
- \$3.00 le troisième jour ou sa fraction.
- \$4.00 le quatrième jour ou sa fraction.
- \$5.00 le cinquième jour et chaque jour subséquent ou toute fraction de jour.

Voilà, dans leurs grandes lignes, les nouveaux règlements de surestarie. Ceux qui désirent compléter leur information peuvent s'en procurer le texte en en faisant la demande à la Commission des Chemins de fer, à Ottawa.

La circulation des wagons transportant du charbon a été l'objet d'une réglementation extraordinaire, justifiée par les circonstances actuelles. La Commission des chemins de fer, qui accorde un délai de deux jours pour le déchargement d'un wagon, frappe ce wagon, passé ce délai, d'une indemnité de \$1 le troisième jour, de \$2 le quatrième, de \$3 le cinquième, de \$4 le sixième, puis de \$5 le septième et chaque jour subséquent.

NOTRE COMMERCE EXTERIEUR

Le commerce extérieur du Canada a subi depuis la guerre, et du fait de la guerre, une augmentation constante. De 841 millions qu'il était en 1912, il a passé en 1916 à 1 milliard, 309 millions, et durant l'exercice terminé le 31 mars 1917, il a atteint le chiffre de \$2,043,000,000. C'est là un accroissement très considérable, même si l'on tient compte de l'élévation générale des prix, qui y contribue dans une certaine mesure.

Un regard sur le passé, est à ce sujet, des plus intéressants. Voici les valeurs des importations et des exportations du Canada à différentes époques depuis vingt-sept ans:

	Import.	Export.
1890	\$112,765,000	\$ 85,257,000
1900	180,804,000	168,972,000
1910	375,833,000	279,247,000
1914	633,692,000	431,588,000
1915	587,439,000	409,418,000
1916	542,077,000	471,610,000
1917	845,330,000	1,151,375,000

L'augmentation de nos exportations est attribuable à la vente outre-mer de la gigantesque récolte de blé de 1915, mais surtout à nos fournitures de munitions aux Alliés. On ne saurait donc trop répéter que notre prospérité commerciale actuelle est provisoire, tenant à une cause passagère: la guerre, qui élimine la concurrence d'une moitié du monde, diminue énormément la production mondiale, augmente les besoins normaux du monde entier, provoque une hausse générale des prix.

Une question se pose donc aux hommes d'affaires: Au retour de la paix, comment le Canada maintiendra-t-il son commerce extérieur?