

pouvoirs qu'exercera la Commission en matière de rejet des tarifs-marchandises soient prévus dans un article seulement, de façon à éviter une répétition inutile du même libellé.

Article 332B:

La définition de "territoire de l'Ouest", que l'on trouve au paragraphe 1b) du présent article, se lit comme il suit: "Tout point sur une ligne de chemin de fer en Colombie-Britannique auquel s'appliquent les taxes de concurrence transcontinentales" Étant donné que le transport transcontinental de marchandises a été défini ainsi au paragraphe 1 d) du présent article: "Transport transcontinental de marchandises signifie le transport de marchandises (i) ayant son origine dans le territoire de l'Est et destiné à un point du territoire de l'Ouest". . . on peut penser que toute taxe de concurrence qui a été publiée relativement au trafic partant d'un point situé, au Canada, à l'est de Port-Arthur ou Armstrong (Ont.) à destination d'un point situé sur une ligne de chemin de fer de la Colombie-Britannique, devient une "taxe de concurrence transcontinentale". Si ce raisonnement est juste, nous ferons remarquer qu'à l'heure actuelle les taxes de concurrence sont établies à partir du territoire de l'Est, tel qu'il est défini, jusqu'aux centres du littoral colombien et, généralement parlant, on les considère et on les désigne comme taxes de concurrence transcontinentales, bien que le mot "transcontinentales" ne figure pas dans la désignation du tarif qui les dénomme. Dans le cas d'un tarif général et distinct de produit désigné, déterminant les taux de produits désignés à partir de l'Est canadien et à destination de l'Ouest, des taxes de concurrence sont aussi établies en certains cas sur des produits désignés de même description, provenant de mêmes points dans l'Est et allant à des endroits de l'intérieur de la Colombie-Britannique où ces taxes sont plus élevées que la taxe de concurrence établie à l'intention de centres côtiers de la Colombie-Britannique. En vertu de la définition déjà mentionnée, figurant au paragraphe 1 de l'article proposé, ces derniers taux tomberaient également dans la catégorie des "taxes de concurrence transcontinentales" et, par conséquent, ces dernières taxes de concurrence pour le transport à l'intérieur de la Colombie-Britannique demeurerait inchangées sous le régime de cette loi modifiée, malgré qu'elles puissent être et qu'elles soient effectivement plus élevées de plus d'un tiers que les taux de concurrence correspondants présentement établis à l'intention des points du littoral de la Colombie-Britannique. En d'autres cas toutefois, les taxes transcontinentales de concurrence sont établies à partir de points situés sur la côte colombienne à l'intention de produits désignés qui ne sont pas frappés de taxes de concurrence établies à partir du territoire de l'Est jusqu'à des points ferroviaires situés en Colombie-Britannique et, d'après la loi proposée, tant que ces points à l'intérieur de la Colombie-Britannique sont situés le long d'un chemin de fer soumis à l'autorité de la Commission des transports, lequel chemin de fer participe à la taxe de concurrence transcontinentale exigible aux points du littoral de la Colombie-Britannique—supposant que ce soit là une bonne interprétation de la définition de "territoire intermédiaire" figurant au paragraphe 1 c) du présent article—lesdits points à l'intérieur de la Colombie-Britannique seraient assujétis aux taxes maximums d'un tiers plus élevés que les taxes de concurrence publiées du transport aux points du littoral de la Colombie-Britannique. On verra donc qu'en vertu de la mesure législative proposée, le trafic provenant de l'est et destiné à des points ferroviaires de l'intérieur de la Colombie-Britannique sera traité de différentes façons, selon des circonstances plus ou moins fortuites comme la question de savoir si, à l'heure actuelle, on a publié une taxe de concurrence valable à partir du territoire de l'est jusqu'à tels points de destination à l'intérieur de la Colombie-Britannique.