

hausse de salaire. Si nos frais d'exploitation montent, nous devons majorer nos tarifs ou renoncer à nos services. Puisque nous ne pouvons pas majorer nos tarifs à cause du principe des subventions et de la fixation des tarifs, nous sommes contraints, en fin de compte, de renoncer à nos services. Au début, les conséquences ne seront pas trop évidentes: par exemple, nous renoncerons à lancer tel service de camionnage dans le jeu de la concurrence; nous réduirons les immobilisations prévues à l'égard de tel service concurrentiel; puis, méthodiquement, nous devons abandonner tout à fait nos services concurrentiels. Vu qu'il est aussi difficile pour l'industrie du camionnage que pour n'importe quelle autre industrie de réduire ses frais généraux en vue de s'adapter aux circonstances créées par le rétrécissement du marché, l'abandon de ses services concurrentiels, l'arrêt de toute expansion, se traduira nécessairement par une baisse dans la quantité des marchandises transportées à partir de nos terminus, par l'entretien d'un plus petit nombre de camions dans nos ateliers et par une hausse de nos propres tarifs non concurrentiels. L'attitude adoptée par les chemins de fer en matière de subvention amènera fatalement en définitive

- (i) le relâchement des mesures concurrentielles de redressement et, en conséquence, le maintien des tarifs de chemin de fer élevés;
- (ii) la détérioration de la situation de l'industrie du camionnage et la baisse du volume des marchandises transportées par camion, ce qui fera monter les frais et les tarifs du transport, hausse que les camionneurs seuls devront, pour une raison ou pour une autre, supporter.

17. On peut résumer brièvement la situation de l'industrie du camionnage comme il suit:

- (i) Nous ne voyons aucune raison d'accorder une subvention de ce genre et nous nous opposons à sa prolongation;
- (ii) Nous sommes d'avis qu'une saine concurrence entre le rail et le camion empêchera la hausse des tarifs de devenir excessive;
- (iii) Puisque l'octroi de la subvention proposée aura pour conséquence le plafonnement des tarifs, l'industrie du camionnage en souffrira du moins en fin de compte;
- (iv) La subvention proposée, et c'est là le danger réel qu'elle comporte, favorisera l'épanouissement de droits acquis en sa faveur, ce qui pourrait en faire une caractéristique permanente et toujours grandissante de notre vie économique.

18. Les vues qui précèdent, nous vous les présentons messieurs, bien respectueusement.

M. CHOWN: Monsieur le président, M. Magee serait-il disposé à formuler des observations sur la tendance, dont nous nous sommes rendu compte au cours de l'étude de la question des chemins de fer, qu'a l'industrie du camionnage à vouloir éliminer la concurrence par l'achat de nombreuses sociétés de camionnage?

M. MAGEE: Monsieur Chown, vous faites allusion à l'entrée des chemins de fer dans le domaine du transport par camion?

M. CHOWN: Sur une assez grande échelle . . .

M. MAGEE: Très grande.

M. CHOWN: A en juger par les témoignages entendus.

M. MAGEE: Rien n'est plus vrai. L'Association canadienne du camionnage s'oppose à l'entrée des chemins de fer dans le domaine du transport par camion parce que, à notre avis, le jeu de la concurrence s'en trouvera affai-