

D. Ils ont aujourd'hui ce qui est dans le bill?—R. Oui. M. Foote a dit que c'était une partie essentielle de ses affaires, si je l'ai compris.

D. Et maintenant ils n'en veulent pas?

M. BERTRAND: Non, ils ne veulent pas que les autres aient le même privilège.

Le TÉMOIN: Maintenant, monsieur le président, puis-je parler des prétentions de l'*Automotive Transport Association*?

Les prétentions de M. Duncan peuvent se résumer ainsi:

- (1) Que tout le trafic des chargements partiels pour les petites distances est logiquement et économiquement le domaine des camionneurs.
- (2) Que les chemins de fer ont transporté le fret des chargements partiels à perte, et que le bill a pour but de les entraîner plus loin encore dans cette direction.
- (3) Que la partie V du bill permettra aux chemins de fer de cacher leurs taux à leurs concurrents.
- (4) Que le remède convenable, à son avis, est la coordination, qui, suggère-t-il, pourrait être procurée par une meilleure réglementation provinciale et par des accords entre les camionneurs pour maintenir les taux sur une juste base.
- (5) Il suggère que la coordination peut être facilitée par certaines modifications au bill actuel.

Maintenant, monsieur, sur n'importe quel pied de concurrence loyale, nous admettons librement que le camion a sa place dans le domaine des transports. Mais ce que nous prions le Comité de considérer, ce sont les rapports actuels entre les deux catégories d'entreprises. On a beaucoup parlé des dispositions de la Loi des chemins de fer en ce qui concerne l'égalité des taux, mais il y a un autre aspect de la question auquel on n'a fait aucune allusion, et c'est l'article 312 de la Loi des chemins de fer dont j'ai parlé tout à l'heure et qui impose aux compagnies de chemins de fer l'obligation d'entretenir des facilités de transport convenables, et de recevoir, transporter et livrer en tous temps,—bons ou mauvais,—et en toutes saisons tout le trafic qui leur est offert pour le transport par rail.

Messieurs, c'est seulement la base des obligations de la compagnie de chemins de fer. Nous devons maintenir le haut degré d'efficacité de ces facilités de transport. Nous ne pouvons pas congédier un employé de gare sans l'approbation de la Commission des chemins de fer. Nous ne pouvons pas fermer une gare sans l'approbation de la Commission des chemins de fer. Nous ne pouvons pas abandonner un mille de voie sans l'approbation de la Commission des chemins de fer, et ainsi de suite pour toutes les initiatives de la compagnie de chemins de fer pouvant présenter un intérêt quelconque pour le public.

Etablissez maintenant, si vous le voulez, le contraste entre cette situation et celle du camionneur, actuellement, au Canada. Celui-ci accepte le trafic qu'il veut, le transporte au taux qui lui plaît et sur la base des taxes convenues, dix ans, messieurs, au témoignage de M. Patton, après que la concurrence du camion est devenue sérieuse, ou sur la base des taux réduits, ou sur n'importe quelle base.

*L'hon. M. Stevens:*

D. Et tout cela, pensez-vous, est mal?—R. Oui, monsieur, nous sommes convaincus que tout cela est mauvais.

D. Cependant vous voulez vous lancer vous-mêmes dans les taxes convenues?—R. Oui, monsieur, mais pas sur la base adoptée par le camionneur, ni sur aucune base de dissimulation, mais sur la base d'une publicité complète, en donnant avis à tous ceux que cela concerne.