

M. DOAK: Oui.

M. SALTSMAN: Vous êtes un homme d'affaires et vous êtes aussi un avocat qui a représenté divers plaideurs; ne voyez-vous pas la grande difficulté à choisir parmi les divers intérêts impliqués dans l'octroi de permis exclusifs; par exemple, entre une société ferroviaire et une compagnie d'autobus, ou entre une compagnie d'autobus et un service de limousines? Comment peut-on surmonter pareilles difficultés?

M. DOAK: On ne peut écarter toutes les difficultés; vous ne pouvez contenter tout le monde; mais vous avez soulevé un point intéressant; il est toujours préférable de conserver une certaine forme de concurrence. Malgré le service exceptionnel assuré présentement par le National-Canadien, il serait peut-être moins bon s'il contrôlait tout le service ferroviaire. Par exemple, quand Air Canada a dû faire face à la concurrence du CPA, nous avons remarqué une amélioration à Air Canada. Ainsi, je crois qu'il est nécessaire, quand cela est possible, de maintenir une certaine concurrence, c'est un stimulant essentiel. Cependant, quand il est impossible de maintenir la concurrence qui soit rentable, alors, je préférerais au moins un service quelconque.

M. SALTSMAN: Monsieur le président, une dernière question.

Le PRÉSIDENT: Votre temps est écoulé.

M. SALTSMAN: J'arrivais à ce point. Croyez-vous qu'il serait possible d'avoir ce genre de régie nationale des Transports sans nationaliser toutes les formes de transport, vu les difficultés inhérentes de concilier les divers intérêts?

M. DOAK: Je pense que nous devrions, si possible, laisser l'entreprise privée trouver les solutions, mais non pas leur laisser une liberté complète au détriment du public.

M. BELL (*Saint-Jean-Albert*): J'ai été intéressé d'une part par des remarques personnelles au cours de la présentation de votre mémoire. Nous avons entendu, lors de nos voyages, beaucoup de choses au sujet des préférences des gens d'âge mûr pour les voyages par chemin de fer, mais la nouvelle génération semble préférer l'avion. Je me demandais ce que vous en pensiez, vous, un avocat qui, je le sais, doit souvent voyager par tout le pays; comment se fait-il que vous sembliez tout particulièrement préférer le chemin de fer au lieu peut-être de prendre l'avion pour Winnipeg ou ailleurs. Pensez-vous, qu'avec le temps, vous en viendrez à utiliser l'avion, ou bien est-ce un caprice, ou êtes-vous vieux jeu avec encore une préférence pour le train?

M. DOAK: Il y a trois aspects à cela. J'ai fait trois voyages dans l'est par avion en février et j'ai trouvé qu'il fallait aller trop vite; vous ne pouvez être à date dans votre travail. J'aime le train parce que cela me permet d'y travailler un peu. J'ai aussi constaté que c'était ce que préféraient les professionnels, tout particulièrement dans l'Ouest. Après la guerre, nous utilisions presque exclusivement l'avion, nous le faisons encore quand le temps nous presse; en fait, c'est le cas la majeure partie du temps. Cependant, je dirais que je voyage par chemin de fer 3 ou 4 fois sur 10, un peu moins que la moitié du temps; je le fais en fin de semaines, cela me permet de faire du travail que je n'avais pu compléter avant. Cela, c'est durant l'été. En hiver, la situation est différente. Alors, nous n'avons pas le choix à cause de la difficulté à se rendre à Winnipeg