

D. Supposons qu'un contrat expire après six mois ou douze mois, selon la durée du contrat projeté. Rien n'empêche ces autres modes de transport de concurrence de demander un prix inférieur à celui déjà convenu au contrat?—  
R. Rien du tout.

Le VICE-PRÉSIDENT: Très bien, poursuivez, monsieur Walker.

*M. Isnor:*

D. Avant que vous ne repreniez votre témoignage et pour faire suite à cette expression de M. Mutch concernant l'article 35, paragraphe 2, jetez un coup d'œil sur le bill. Après le mot "donné" dans la vingt-cinquième ligne, on suggère d'y ajouter quelques mots de façon à rendre possible la publication des tarifs. Je crois que cette suggestion émane d'un ou deux des témoins, et j'ai ici une note à l'effet que cela ressemblerait à l'article "319 de la Loi des chemins de fer". Est-ce que cela serait conforme?—R. Non. Cela ne traite aucunement de la publication.

D. De quoi traite l'article 319, si je puis vous le demander?—R. C'est l'article qui nous défend d'effectuer un transport à meilleur marché pour la personne ou les personnes d'une région que pour celles d'une autre.

*M. Young:*

D. Quel paragraphe visait votre amendement?—R. Mon projet d'amendement était de procéder comme dans l'article 8 (a) paragraphe 8 (a) et il pourvoyait à ce que les taxes convenues, une fois approuvées, fussent publiées tel que prévu par l'article 331 de la Loi des chemins de fer.

*M. Isnor:*

D. C'est-à-dire, seulement, après leur approbation?—R. Oui.

D. L'autre amendement s'appliquerait avant leur approbation,—avant la conclusion de tout contrat?—R. Il pourvoit simplement à tel avis que la Commission peut enjoindre. Je ne vois pas qu'il devrait causer quelque inquiétude à qui que ce soit, car il n'accorde certainement pas plus de latitude que n'en confèrent à la Commission de nombreux articles de la Loi.

Monsieur le président, M. Duncan a dit ensuite que les chemins de fer avaient transporté à perte des marchandises en chargements partiels de wagon et que le bill est conçu pour leur permettre d'aller encore plus loin en ce sens. Je n'ai pas l'intention de le suivre dans le dédale de son argumentation quant à la taxation relative des voituriers par rail et des voituriers routiers, pour la bonne raison qu'à mon avis cela n'a rien à voir au bill. C'est un sujet que la commission Chevrier étudie maintenant en Ontario depuis les derniers six mois. Je ne me propose pas non plus de le suivre dans les chiffres quelque peu fantastiques qu'il a donnés, afin de tenter de démontrer que les déficits du National-Canadien sont attribuables en quelque mesure au transport à perte des chargements partiels de wagon. Je répète encore qu'à mon avis cela est étranger au bill, les finances du National-Canadien étant maintenant l'objet d'une enquête par un comité du Sénat. Nul doute que M. Rand ne fasse les observations qu'il jugera à propos; mais, monsieur le président, si je puis me départir un instant de mon rôle d'avocat de la *Canadian Railway Association* et parler au nom du Pacifique-Canadien, j'aimerais dire avec la plus grande énergie possible qu'il n'y a pas de dirigeant de ce chemin de fer, soit vice-président, soit tout autre dirigeant de l'exploitation qui permette de propos délibéré le transport de marchandises en chargements partiels de wagon, ou en tout autre chargement, à perte. La raison en est évidente; si le Pacifique-Canadien transporte des marchandises à perte, cette perte n'est pas défrayée, comme le dit M. Duncan, par les contribuables canadiens, mais directement par ses actionnaires. Je puis vous assurer que tout dirigeant de l'exploitation du Pacifique-Canadien qui se lancerait dans le transport de marchandises à perte afin d'accroître le volume du transport n'y conserverait pas longtemps son emploi.

[M. G. A. Walker, K.C.]