

M. EDWARDS: La tentation est toujours là, monsieur Walsh.

Le TÉMOIN: Sans aucun doute; et la nature humaine est partout la nature humaine, dans le transport ou ailleurs.

L'hon. M. HOWE: Vous ne pouvez aujourd'hui signer des conventions avec les compagnies d'expédition, les compagnies de camionnage et d'aviation...

Le TÉMOIN: Oui.

L'hon. M. HOWE: Pensez-vous que ce soit regrettable...

Le TÉMOIN: J'ai dit que j'étais d'accord avec vous, monsieur; nous sommes en faveur d'une réglementation, mais malheureusement nous avons dans ce pays dix juridictions différentes. Nous tâchons de prendre comme point de comparaison les conditions en Grande-Bretagne et ce, non seulement pour le transport, mais pour d'autres questions; mais il n'y a aucun point essentiel de comparaison,—la distance moyenne au Canada est 5, 6 et même 7 fois ce qu'elle est en Grande-Bretagne. Les conditions sont tout à fait différentes. Le gros de notre transport consiste en marchandises. Le plus fort pourcentage consiste en matériaux primaires, matière première, tels que le bois, le charbon et les produits de nos mines. Les marchandises représentent,—je ne sais trop ce qu'elles représentent aujourd'hui.

M. Young:

D. Vous avez oublié le blé, n'est-ce pas?—R. Pardon?

D. Le blé?—R. Oui, cette denrée représente le plus fort pourcentage.

D. Oui, mais vous n'en avez rien dit.—R. Je m'excuse car je sais bien qu'il représente pour les chemins de fer une des plus importantes sources de revenus; je veux dire qu'il le devrait du moins, ne sachant pas si c'est ce qui arrive à cause des tarifs existants.

M. O'Neill:

D. Monsieur Walsh, selon que j'interprète cette partie V, avec sa taxe convenue, elle a pour but d'essayer de faire face à la concurrence du transport roulier qui existe à l'heure actuelle. Je sais que la division du transport de votre Association a étudié à fond cette question. Vous demandez ici de biffer cette clause. Votre Association a-t-elle songé à ce qu'il faudrait insérer à la place de cette partie V pour protéger efficacement les chemins de fer contre la concurrence déloyale du transport roulier qui existe aujourd'hui à leur détriment? Avez-vous songé à cela? Il est facile de dire qu'on devrait biffer cette clause, mais si vous voulez l'enlever du bill, vous devez la remplacer par autre chose.—R. Oui.

D. Si vous voulez enlever du bill ce qui permettrait de montrer les dents, il faut, de toute nécessité, que vous soyez prêts à suggérer d'autres moyens de répression à la place de ceux que nous avons maintenant. Si vous ne le pouvez pas, je ne vois pas l'utilité de continuer à discuter sur ce sujet.—R. Voici quelques-unes des vues qui ont été exposées au ministre des Transports en octobre dernier, précisément sur cette question.

D. Oui?—R. Je crois que c'était en octobre. Cet exposé a pour titre: Transport des marchandises par les routes. Nous y disons que le transport des marchandises par les camions-automobiles a été développé sur une grande échelle, dans chaque province, par un grand nombre de camionneurs. Ces compagnies de camionnage font le transport sur des distances relativement courtes si on les compare au parcours que doivent couvrir les chemins de fer, et, généralement, leurs opérations se confinent dans les limites d'une province. Les routes que les camions parcourent sont construites et entretenues aux frais de chaque province. A cause de cela, il est considéré que le problème de la réglementation retombe sur chaque province, et les clients de ces services, en cherchant à faire