

j'ai citée, 1936 ou 1937, tout ce transport s'est effectué à des tarifs inflexibles. 54 p. 100 du transport obéissait à des tarifs établis par la Commission des chemins de fer; 35 p. 100 à des tarifs maintenus par la *Canada Steamship Lines* aux mêmes conditions que s'ils eussent été réglementés; et le reste, soit 11 p. 100, s'effectuait par les vapeurs vagabonds à n'importe quelles conditions, que j'ignore. Mais je prétend qu'il est illogique de la part des minoteries d'affirmer qu'il soit de la plus haute importance pour elles d'être autorisées à négocier un tarif de marchandises pour une cargaison particulière de farine, car 89 p. 100 de leur marchandise se transporte sur le pied d'un tarif stable.

*M. Mutch:*

D. Voulez-vous laisser entendre que l'effet de ce 11 p. 100 ne se fait pas sentir dans les tarifs en cours, tant sur les tarifs des Laes et du rail que sur ceux du rail exclusivement?—R. Je suis sûr que non. L'effet pourrait s'en faire sentir pour ce qu'il vaut dans les bénéfices des minoteries, mais je crois que cet effet est absolument nul sur le transport de la farine d'exportation; et M. Pitblado s'est arrêté longtemps à montrer l'importance de l'industrie de la minoterie et l'importance de maintenir notre commerce d'exportation de farine.

Messieurs, personne n'a jamais dit et personne ne peut dire que le maintien du commerce canadien d'exportation de la farine et ses développements incessants ne soient pas d'une importance aussi vitale pour les chemins de fer de ce pays qu'ils ne le sont pour l'industrie minotière elle-même. Autrement comment pourrions-nous aller de l'avant?

Je ne sache pas, monsieur le président, que je doive rien ajouter, à moins que le Comité ne désire m'interroger.

Je désirerais terminer en déclarant que les chemins de fer favorisent ce bill parce que, à leur avis, c'est le premier effort politique sérieux qui ait jamais été tenté pour régler un aspect du problème du transport au Canada, problème compliqué par le conflit d'autorité entre les juridictions provinciales et fédérale qui est à la base même du problème.

Nous ne craignons pas qu'il en sorte un chaos. Nous ne craignons pas que prévale aucune loi de la jungle. Nous nous reconnaissons les serviteurs de la population. Nous reconnaissons qu'il est à propos et salutaire que l'on réglemente nos tarifs et nos conditions de transport.

Ce que nous voulons est que, si nous devons exercer notre commerce comme il convient, l'on nous place sur un juste pied de concurrence avec ceux qui transportent n'importe quoi à volonté, qui effectuent ce transport à des tarifs discrétionnaires et qui, (et ceci importe plus que tout le reste, surtout chez le camionneur) si leur commerce exercé sur un territoire donné s'amortit, se trouvent dans une situation de pouvoir, sans dire à personne "Avec votre autorisation" et sans sacrifier aucun de capitaux, plier simplement leur tente comme les Arabes et filer silencieusement vers des pâturages nouveaux et gras. Or c'est là la situation dont jouit présentement le camionneur.

*Le vice-président:*

D. Savez-vous, monsieur Walker, si M. Rand désire témoigner au nom des chemins de fer?—R. Oui, il le désire. Il m'a dit qu'il serait bref.

*M. McCann:*

D. Seriez-vous disposé à dire si oui ou non à votre avis, ce bill du transport venant à être adopté et appliqué, il aiderait puissamment à rétablir la situation des chemins de fer?—R. Je n'en doute nullement, monsieur.

D. Dans quelle mesure?—R. Cela me dépasse absolument. Ce serait de ma part la devinette la plus risquée possible. Comme je l'ai déclaré il y a une semaine, nous sondons le terrain. Nous ne sommes pas disposés à quémander tout un chacun de bien vouloir consentir des taxes convenues avec nous; il nous faut nous tirer d'affaires par nous-mêmes. Nous devons nous sortir d'embaras

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