

toujours eu un nombre considérable d'exploitants canadiens ici et là au Canada qui s'occupaient du transport international, qui desservait certains endroits frontaliers des États-Unis ou qui pénétraient plus profondément dans ce pays vers d'autres destinations. Nous constatons présentement qu'un plus grand nombre de compagnies de camionnage des États-Unis entendent passer la frontière pour venir en Canada. Nous avons effectué des placements de capitaux à cet égard.

M. CHOWN: Avez-vous présenté des demandes aux États-Unis à cette fin pour le compte de votre industrie?

M. MAGEE: Non, pas de notre part.

M. DUMAS: Monsieur Magee, je ne crois pas que vous ayez répondu à la seconde partie de la question de M. Smith (Calgary-Sud). Êtes-vous d'avis que la subvention proposée aurait maintenant sa raison d'être, en attendant que la commission royale d'enquêtes présente son rapport?

M. MAGEE: Je crains bien devoir répondre à cette question par la négative, monsieur. L'an dernier, lorsque nous sommes venus témoigner devant le Comité, à la suite d'une décision prise à notre réunion annuelle, nous nous sommes opposés à la subvention; nous nous y opposons encore aujourd'hui, que voulez-vous!

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

M. PRATT: J'aimerais poser une question à peu près dans le même sens. Si la concurrence que se livrent les syndicats continuera de faire monter les frais d'exploitation, tant pour les chemins de fer que pour les camionneurs, comment pourra-t-on réussir à empêcher ces frais d'augmenter au moyen de la concurrence que se font les chemins de fer et l'industrie du camionnage?

M. MAGEE: Les frais d'exploitation jouent, à coup sûr, un certain rôle, d'un côté comme de l'autre, à cause de la situation ouvrière qui sévit dans ces deux industries. Cela est inévitable. Mais l'industrie ferroviaire et l'industrie du camionnage adoptent, à la suite de recherches, de nouvelles méthodes d'exploitation et se procurent de l'outillage perfectionné, faisant tout en leur pouvoir, naturellement, pour faire face à ces frais accrus et pour les réduire autant que possible. L'industrie du camionnage commence à se procurer des accessoires de types nouveaux, notamment des accessoires qui permettent aux camions de transporter des charges plus grandes qu'auparavant. Dans les terminus, on se mécanise davantage, - de petits trains vont, à l'intérieur du terminus, chercher la marchandise pour la charger sur les tracteurs-remorques à long parcours. Cette méthode aidera à réduire les frais d'aller chercher ou de livrer la marchandise en ville. L'industrie ferroviaire a, elle aussi, modifié sensiblement ses méthodes d'exploitation depuis cinq ou dix ans en vue de faire face à la situation des frais accrus.

M. PRATT: Y compris le service rail-route?

M. MAGEE: Oui, y compris le service rail-route.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous d'autres questions à poser à M. Magee?

Je vous remercie bien, monsieur Magee.

Pour revenir au projet de loi, l'article 1 est-il adopté?

L'article 1 est adopté.

Le VICE-PRÉSIDENT: Approuvons-nous l'article 2?

L'article 2 est approuvé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le titre est-il approuvé?

Approuvé.