

n'empêche pas la disparité mais elle s'oppose à toute concurrence injuste ou déloyale. Quand le fait de la concurrence a été établi le voiturier est appelé à justifier la disparité.

M. MUTCH: Le but est d'empêcher le petit de nuire au gros.

Le PRÉSIDENT: C'est une manière de s'exprimer. J'allais dire que lorsqu'un voiturier peut justifier la disparité entre lui-même et d'autres voituriers, pour un mode particulier de transport, ou un territoire particulier,—par exemple, le transport de 100 tonnes de marchandises à travers les montagnes, en rampe, peut comporter un taux différent du transport de 100 livres de mêmes marchandises par les mêmes moyens de transport dans une région différente. Il y a disparité alors de cette disparité est justifiée. Donc, la Loi des chemins de fer ne s'oppose pas à toute disparité mais à toute disparité injuste ou déloyale. Sur la question qu'a posé M. Walsh, je voudrais faire remarquer pour la gouverne du Comité que si la Loi des chemins de fer empêche une disparité injuste ou déloyale elle permet les tarifs de concurrence. L'article 329 de la Loi des chemins de fer permet aux voituriers de publier leurs échelles particulières de tarifs.

M. EDWARDS: A ce propos, quel est le but de la taxe convenue? N'est-ce pas dans le cas où l'expéditeur conclut avec la compagnie de transport une convention à un tarif convenu?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. EDWARDS: Pourquoi ces échelles ne sont-elles pas publiées, ou mises à la disposition des expéditeurs faisant le même genre de commerce?

M. YOUNG: Me permettez-vous d'intervenir et de vous faire remarquer que M. Walsh était en train de lire des passages de la loi? Je suppose qu'il voulait en tirer des conclusions. Je me demande si nous ne pourrions pas lui permettre de continuer on exposé et ensuite nous pourrions passer à autre chose.

Le PRÉSIDENT: Je voulais simplement attirer l'attention sur ce point parce qu'on avait soulevé la question de disparité l'attention sur ce point parce qu'on avait soulevé la question de disparité. Monsieur Walsh, voulez-vous continuer, s'il vous plaît?

Le TÉMOIN: Je n'ai rien à ajouter. Je crois que la question soulevée il y a un instant se trouve au mémoire que M. Brown vous présentera. Je regrette d'avoir été si long, je n'en avais pas l'intention.

Le PRÉSIDENT: Pas du tout.

*M. Young:*

D. Vous étiez en train de citer certains passages de la loi? R. Oui.

D. Je suppose que vous aviez vos raisons de faire cette lecture, et je me demande si vous n'avez pas de conclusions à tirer?—R. Je m'aperçois que M. Brown traite de tous ces points dans son mémoire, mais si la chose peut vous être agréable, quand il aura soumis son mémoire, je répondrai à toutes les questions qui me seront posées.

*L'hon. M. Howe:*

D. Je comprends que votre principale objection à la partie V c'est qu'elle peut être cause de disparité en faveur du gros expéditeur au détriment du petit?—R. Oui, en partie. Aujourd'hui la loi crée une disparité entre le gros et le petit expéditeur. Cette disparité est bien reconnue. Mais les choses ne vont pas plus loin pour aujourd'hui. Rien ne semble indiquer,—et au cours de nos entretiens avec les représentants des chemins de fer on a semblé nous dire qu'il y aurait un traitement différent dans des conditions différentes,—vous avez mentionné que le volume n'entrerait pas en ligne de compte dans la négociation de ces conventions... je crois qu'il pourrait compter pour beaucoup.

[M. J. E. Walsh.]