

commission d'enquête. A mon avis, les chemins de fer cherchent même à renforcer la loi afin qu'ils puissent,—j'allais dire soutenir cette concurrence. . . De fait, il en résulterait qu'au lieu de soutenir loyalement la concurrence de leurs rivaux, ceux-ci seraient éliminés. A la page 102 du rapport, en résumant les exposés d'opinions des chemins de fer, la Commission dit ce qui suit:

Si la taxe convenue vise particulièrement les camions (et c'est ce que soutiennent les chemins de fer) on conçoit difficilement ce qui pourrait bien empêcher les compagnies ferroviaires et les voituriers par eau de s'entendre pour passer ensemble des contrats de taxes convenues sur la base de taux différentiels appropriés de trafic.

Le danger, c'est que les chemins de fer et les sociétés de transport par eau,—ces dernières étant moins importantes pour ce qui est de l'argument que je veux établir,—le danger, dis-je, c'est que ces deux puissants modes de transport s'entendent pour fixer les frais afin d'être ainsi en mesure de supprimer leurs concurrents. La concurrence est ainsi entièrement supprimée. Or, j'estime que la concurrence est un élément extrêmement désirable. Je crois même que c'est à cause de la concurrence des camionneurs que les chemins de fer, au moins, se sont efforcés d'adopter les méthodes de transport les plus à la page.

Les chemins de fer soutiennent que de telles ententes leur sont nécessaires parce que les camionneurs leur enlèvent la crème du marché du transport et ne leur laissent que ce qui rapporte le moins de bénéfices. J'ai ici une coupure extraite de l'*Albertan* de Calgary, numéro du samedi 26 janvier 1952. Il y est question de la majoration du tarif-marchandises. L'article porte comme titre: Majoration du tarif-marchandises: 4½ p. 100. Limite de temps à l'égard des nouveaux barèmes. Il convient de noter le sous-titre car il est très important.

La majoration porte à 70 p. 100 l'augmentation du tarif-marchandises depuis 1948. La Commission impose certaines restrictions aux sociétés.

A la suite de l'énorme majoration du tarif-marchandises indiquée dans cet article, il me semble que les chemins de fer n'ont pas besoin d'une augmentation de revenu à ce point qu'il soit devenu nécessaire de supprimer leurs concurrents. On a tout lieu de croire qu'ils sont en mesure de soutenir la concurrence. Quand on élimine complètement toute rivalité, la liberté d'entreprise cesse d'exister. Ce problème est passé au premier plan, en Saskatchewan surtout, mais il se pose également pour le Manitoba et l'Alberta et, probablement aussi, pour la Colombie-Britannique.

J'ai ici une circulaire publiée par l'association des vendeurs d'autos de la Saskat-

chewan. Je ne me propose pas de la lire au long mais je voudrais en citer le passage que voici:

Première partie: Taux de transport du pétrole expédié par grandes quantités: On nous dit que les compagnies de chemins de fer ont offert aux sociétés pétrolières établies à l'ouest de Fort-William un tarif spécial convenu, à la condition que ces entreprises ne recourent qu'aux chemins de fer pour leur transport. D'après les renseignements qu'on nous a fournis, voici les chiffres appropriés:

Le tableau comprend trois colonnes d'environ sept lignes chacune. Je demande au comité l'autorisation de consigner une partie de ce tableau au hansard afin que les députés puissent comparer les deux tarifs.

M. Browne (Saint-Jean-Ouest): Pourquoi le député n'en donne-t-il pas lecture?

M. Johnston: La lecture en serait ennuyeuse. Je citerai cependant quelques-uns de ces chiffres. Si le comité y consent, je consignerai cette première partie du document au compte rendu.

Des voix: D'accord.

M. Johnston: Voici:

	Taux actuel par rail	Taux proposé par rail	Taux actuel, en Saskat- chewan, par camion (les 100 livres)
20 milles	22	5	13
50 milles	34	11	18
75 milles	45	16	23
100 milles	53	21	31
150 milles	63	30	39
200 milles	76	40	46
250 milles	86	50	54
300 milles	95	68	61

On constatera que ce tableau indique, dans la première colonne, le prix actuel du transport par rail les 100 livres; dans la deuxième colonne figurent les taux ferroviaires proposés et dans la troisième colonne le prix actuel du transport par camion en Saskatchewan. Dans la première colonne figurent également des chiffres indiquant la distance en milles. Ainsi, pour un parcours de vingt milles, le prix actuel du transport par rail s'établit à 22c. les 100 livres tandis que le prix proposé qui figure dans la deuxième colonne est de 5c. Le prix actuel du transport par camion en Saskatchewan est de 13c. à poids égal. Le transport par chemin de fer sur une distance de cinquante milles coûte actuellement 34c.; le nouveau prix sera de 11c. par rail et le prix du transport par camion sera de 18c.

J'ai cité ces deux exemples pour montrer les effets que le nouvel accord, que les chemins de fer sont en train de conclure aura, vu les prix convenus, sur la situation. Sauf erreur, la Commission des transports n'aurait