

région accuser parfois les camionneurs de considérer les taux de chemin de fer comme un abri plutôt qu'un élément de concurrence. En d'autres termes, vous n'établissez pas vos tarifs d'après vos frais d'exploitation, mais vous les fixez quelques cents, cinq cents au-dessous des tarifs ferroviaires. On m'a cité des exemples où, à distance égale, par exemple entre Guelph et Toronto et entre Barrie et Toronto, les chemins de fer étaient autorisés, en vertu de quelque ancienne règle, d'exiger un tarif un peu plus élevé pour le parcours Barrie-Toronto, par rapport à celui de Guelph-Toronto, et il y a le même écart entre les tarifs routiers relatifs à ces parcours qu'entre les tarifs ferroviaires relatifs à ces mêmes parcours.

M. MAGEE: Je ne suis pas au courant de la situation dans cette région. Mais je puis affirmer que la concurrence qui s'exerce dans le domaine des tarifs-marchandises est aujourd'hui on ne peut plus mal léchée. Je parle de la concurrence entre camionneurs et de la concurrence entre l'industrie du camionnage et l'industrie ferroviaire.

Je viens d'assister, à Toronto, à une réunion du comité de notre Association chargé d'étudier les taxes convenues; on parlait des taxes convenues à l'égard des expéditions de bière au sein de la province de Saskatchewan. L'un des exploitants présents avait vendu tous ses camions, congédié ses camionneurs et mis son terminus en vente. Je ne dis pas cela en vue d'attirer la sympathie du Comité sur l'exploitant intéressé, mais je signale ce fait pour montrer que dans le domaine du transport la concurrence est très vive et que, à mon avis, elle est fortement ressentie de part et d'autre à l'heure actuelle.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Je pense que notre région attire les compagnies de transport par camion. On est en train d'y construire deux nouveaux terminus. Je vois dans les journaux de la région que la compagnie *Smith Transport* tâche d'obtenir un permis en vue d'exploiter son commerce à partir de Barrie.

M. MAGEE: En effet.

Le VICE-PRÉSIDENT: A votre connaissance, y a-t-il un genre de commerce aujourd'hui où le jeu de la concurrence ne soit pas biscornu à tous les égards?

M. MAGEE: Non, bien entendu. Toutefois, je ne m'y oppose pas. Je voulais simplement donner la riposte à l'allégation selon laquelle les camionneurs s'abritaient derrière les tarifs ferroviaires.

M. MACDONALD (*Kings*): Si le raisonnement de M. Smith est bien fondé, les camionneurs agissent en effet de la sorte . . .

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Il ne s'agit pas d'un «raisonnement» mais d'une «déclaration».

M. MACDONALDS (*Kings*): Alors, M. Gordon, qui se lance dans l'industrie du camionnage et dont les chemins de fer sont subventionnés par la population du Canada, s'abritera-t-il lui aussi? Pourriez-vous citer un cas d'espèce où les tarifs d'une compagnie de transport achetée par les chemins de fer Nationaux soient de beaucoup inférieurs au tarif de concurrence en vigueur à l'égard d'un parcours particulier, mettons, de Toronto à Edmonton?

M. MAGEE: Jusqu'à présent, je ne pense pas que les compagnies de transport par camion achetées par les chemins de fer Nationaux aient donné à entendre qu'elles voulaient limer considérablement les tarifs, à en juger par l'ampleur et l'importance de ces compagnies. Toutefois, il est difficile de prédire ce qu'il adviendra.

M. CHOWN: Monsieur Magee, je suis d'avis, non pas que je connaisse à fond votre industrie mais en m'appuyant sur les plaintes que je reçois de gens de ma province, que le fait d'avoir décentralisé en faveur des provinces les domaines de compétence à l'égard de cette industrie a contribué à ren-