

que cette concurrence crée pour les chemins de fer, depuis leur origine, des difficultés plus ou moins grandes et influe sur leur tarification.

Je tiens à préciser dès l'abord que les compagnies ferroviaires, ou du moins celle où je suis employé, n'ont rien à redire à cette concurrence en elle-même et qu'elles n'auraient pas lieu de récriminer si cette concurrence était loyale et se faisait à condition égales.

Pendant, les compagnies soutiennent qu'elles sont, en butte à une concurrence déloyale, surtout de la part des entreprises de camionnage, assujetties à très peu d'ordonnances, tandis qu'elles-mêmes sont entravées par des règlements, dans tout ce qu'elles font.

Ces réalités influent, à mon humble avis, sur les divers renseignements que la Commission, aux termes du bill, peut exiger des chemins de fer, lors de la production des tarifs de concurrence.

Maintenant donc, toutes les opérations ferroviaires, de quelque nature qu'elles soient, sont hérissées de restrictions. En vertu de la loi des chemins de fer, les compagnies ne peuvent étendre leurs lignes que sur l'autorisation législative, et leurs embranchements longs de six milles au plus, que sur autorisation de la Commission. Elles ne peuvent abandonner une ligne non rémunératrice qu'avec l'approbation de la Commission. Cette dernière peut exiger d'elles, sur plainte déposée, qu'elles donnent une plus grande ampleur à un service de très mauvais rapport, ou leur interdire de restreindre leurs services. Elles doivent observer une foule de règlements de toutes sortes, relatifs à presque chaque aspect de leur exploitation.

Le PRÉSIDENT: Pardonnez-moi d'être obligé de vous interrompre si souvent, mais je me demande si vos considérations se rapportent au projet de loi qui nous a été déféré?

M. EVANS: Oui monsieur, l'argument que je veux faire ressortir s'y rapporte.

Le PRÉSIDENT: Comprenez-moi bien, nous ne devons pas nous arroger le rôle d'une cour d'appel jugeant du rapport de la Commission royale. Nous n'avons pas le droit d'entendre votre témoignage, sans permettre aux compagnies de camionnage et à celles d'autobus de nous envoyer des témoins qui rempliront leur rôle en réfutant votre témoignage, et ainsi de suite.

M. EVANS: Monsieur, comment pourrais-je, sans présenter ces considérations, faire ressortir l'argument voulant que le bill alourdit inutilement les dispositions légales relatives à la concurrence? Mon argument se réduit de fait à dire que les deux paragraphes du nouvel article 331, page 4 du bill, auraient pour effet de couper les moyens d'action des chemins de fer, pour me servir d'une expression populaire. J'ai pensé qu'il serait utile à cette fin, de faire ressortir, en premier lieu, que les chemins de fer ont déjà de grandes difficultés à soutenir la concurrence.

Le PRÉSIDENT: Voudriez-vous nous dire de quelle manière l'article 331 causerait un détriment au Pacifique-Canadien, ce qui ne serait certainement pas sortir du champ de notre mandat?

M. EVANS: Très bien, monsieur. Supposons donc que je ne parle ni de la nature des tarifs de concurrence, ni des mesures par lesquelles les chemins de fer y répondent, ni des fins auxquelles ils servent, car je ne vois pas comment je pourrais faire ressortir les arguments que le bill soulève à mes yeux, sans vous dire quelques mots au sujet de la question de savoir comment la concurrence...

L'hon. M. CHEVRIER: Au sujet de ce que le président vient de dire, vous savez sans doute que les compagnies de camionnage et celles d'autobus craignent les dispositions législatives qui leur causent un détriment. C'est pourquoi, dès qu'on commence à parler de la concurrence représentée par le trans-