

fédéral. Il faut agir. Je ne vois pas comment nous pouvons éliminer cette concurrence du transport roulier à moins que les chemins de fer ne soient disposés à sacrifier une bonne partie de leurs revenus. Mais, même dans ce cas, il reste un autre point de vue. Je connais des manufacturiers qui expédient par rail chaque livre de marchandises qu'ils ont à expédier, et ce sont de gros expéditeurs. Nous reconnaissons les chemins de fer et les supportons de toute façon. Ce sont nos meilleurs clients. Il importe qu'ils réussissent. Je répète donc que je ne vois pas comment ce bill pourra atteindre les fins qu'il vise.

*M. Bertrand:*

D. Je déduis que la clause à laquelle vous vous opposez est celle qui vise les demandes de permis?—R. Oui, et nous avons une couple d'autres suggestions à faire.

D. Ce contre quoi vous vous élevez est l'imposition d'une taxe convenue?—R. Oui, nous nous opposons à la partie V de l'article 35 relatif à la taxe convenue.

*M. O'Neill:*

D. Vous voulez parler de l'élimination du transport roulier. Je vous prierais de bien vouloir vous expliquer. Je ne crois pas que l'objet de ce bill soit d'éliminer le transport roulier mais bien d'assujétir ce transport à la même réglementation équitable qui existe présentement pour le transport par rail. Il me semble que l'objet du bill est bien celui-là et non celui d'éliminer le transport roulier honnête.

L'hon. M. Howe: Inégalité dans la concurrence, en d'autres termes.

Le TÉMOIN: J'approuve pleinement le bill si tel doit être son résultat. On a expliqué ce bill à plusieurs de nos séances comme ayant été tout d'abord conçu en vue de permettre aux compagnies de chemins de fer d'établir des tarifs, de faire concurrence aux tarifs établis par les compagnies de transport roulier échappant à toute réglementation. Voilà l'objet primitif du bill et voilà pourquoi on voulait permettre au gros expéditeur de conclure une convention. Si ce dernier conclut une convention, nous dirons qu'il fait des affaires d'un caractère national, qu'il distribue sa marchandise par tout le pays. Grâce au bill tel qu'il est présentement rédigé, le gros expéditeur peut signer une convention lui assurant une situation privilégiée du chef du tonnage. Ce bill ne se restreint pas aux endroits où la concurrence existe réellement. Pour me faire mieux comprendre prenons un manufacturier de l'est des Lacs, disons d'Hamilton ou de Guelph; imaginons que je sois ce manufacturier et que je signe une convention pour tout mon tonnage et toutes mes expéditions; disons aussi que la distribution couvre tout l'Ouest canadien. Vous êtes à Winnipeg où n'existe aucune concurrence, je veux dire au point de vue transport; toutefois, vous êtes mon concurrent et vous produisez probablement la même marchandise. Quelle va être votre situation? Existe-t-il une garantie, comme celle que le bill actuel prévoit, que vous allez être traité comme moi; que vous allez pouvoir expédier dans les mêmes conditions? Le bill actuel autorise des conventions, des conventions particulières, et le concurrent qui se sent lésé se voit forcé de venir à Ottawa et de se rendre compte de la nature de la convention, puis il lui faut s'adresser à la Commission des chemins de fer.

*M. Edwards:*

D. Monsieur Walsh, voulez-vous appuyer particulièrement sur ce point? C'est très important.—R. Nous touchons assez bien ce point dans notre mémoire. Voici l'alinéa 2 de l'article 35. Je lis tout l'article:

(1) Nonobstant toute disposition de la Loi des chemins de fer, de la présente loi ou de tout autre statut, un voiturier peut imposer la taxe ou les taxes pour le transport des marchandises d'un expéditeur, ou

[M. J. E. Walsh.]