

Canadien est exactement la même qu'entre les autres chemins de fer. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien déboursent chacun \$1 par jour pour chaque jour de retenue des wagons de l'autre compagnie sur ses voies. Le National-Canadien peut avoir sur la voie du Pacifique-Canadien à quelque distance d'un point de jonction un wagon dont il n'a pas un besoin pressant; or, comme il en coûtera \$1 par jour au National-Canadien pour chaque jour de retenue, il jugera à propos de renvoyer ce wagon au Pacifique-Canadien; et il en sera de même pour ce dernier.

L'hon. M. Robinson:

D. Je ne vois pas pourquoi il n'y aurait pas de réciprocité entre ces deux chemins de fer.—R. Ce serait possible avec un régime de surveillance. Les chemins de fer américains l'ont essayé en 1935. Ils ont adopté un nouveau régime appelé "moyenne par jour", mais les désavantages dépassaient les avantages. Les wagons ne revenaient simplement pas à leur propriétaire. Les chemins de fer des Etats-Unis de l'ouest et les chemins de fer canadiens constatèrent que leurs wagons étaient retenus tout comme sous l'ancien régime des milles, alors qu'il n'existait pas de frais de loyer à tant par jour.

D. A votre avis, serait-il très facile pour eux d'en venir à une entente?—R. Ce le serait sous l'unification, mais, à mon sens, il est presque impossible de mener l'entreprise à bien.

D. Sans l'unification?—R. Il faudrait un régime quelconque de contrôle commun exprès. Sans l'unification on rencontre plusieurs autres désavantages dont celui que les wagons d'un chemin de fer seraient probablement encore plus retardés que maintenant. Quand vous avez vos wagons à vous, vous pouvez surveiller et diriger le mouvement des wagons.

D. Je ne comprends pas encore, et je ne crois pas que vous réussissiez à me faire comprendre.—R. Il s'agit, monsieur, de savoir pourquoi les chemins de fer canadiens ne peuvent travailler en coopération; c'est ce que vous voulez dire, j'imagine?

M. Biggar:

D. Pourquoi le régime n'est pas différent.—R. Oui. Dès l'instant qu'il y a concurrence, surgit la question de l'approvisionnement de wagons pour assurer le transport sur un chemin ou sur un autre. Advenant pénurie de wagons, un chemin de fer peut jouir de l'avantage d'avoir plus de wagons vides sur ses voies, et alors, comme nous disons entre nous, le chemin de fer propriétaire des wagons se trouverait placé à désavantage.

D. Il serait placé à désavantage si...—R. Si les wagons ne lui étaient pas retournés une fois vides.

D. Exactement.—R. En d'autres termes, le chemin de fer qui aurait fourni les wagons pour le transport ne les aurait plus à sa disposition.

L'hon. M. Buchanan:

D. Sans le régime de \$1 par jour, un chemin de fer pourrait-il retenir délibérément les wagons d'un autre chemin de fer?—R. Oui. C'est exactement ce qui arrivait quand les frais de loyer de \$1 par jour n'étaient pas imposés; comme j'ai tâché de vous le faire comprendre, en Nouvelle-Angleterre on retenait les wagons indéfiniment.

D. On ne les retenait pas de propos délibéré?—R. Oui, parfois, quand on n'avait pas de trains prêts à les conduire ou quand on croyait devoir les utiliser soi-même. Rien ne poussait à retourner les wagons à leur propriétaire.

L'hon. M. Horsey:

D. Vous prétendez que sous l'unification on pourrait mieux utiliser les wagons que sous le régime de la concurrence?—R. Aucun doute là-dessus.