

D. Est-ce là votre interprétation de la déclaration de M. Enderby?—R. Oui, monsieur, c'est ainsi que je l'interprète.

D. Bien entendu, je l'interpréteraï d'une manière différente, mais même en acceptant cette base, vous admettez que les armateurs ne peuvent rester en affaires que pendant un certain temps s'ils travaillent à perte? Tôt ou tard, ils quitteraient les affaires; s'ils doivent persister, il leur faut au moins faire leur frais d'exploitation, plus un petit bénéfice?—R. Oui, monsieur.

D. Vous avez dit, et je crois qu'un des autres témoins a dit que la quantité de fret de retour disponible pour les navires de transport en vrac n'influençait pas le taux de transport du grain. Est-ce votre prétention?—R. Oui.

D. Très bien. Maintenant, si les navires de transport en vrac ne peuvent s'assurer un fret de retour raisonnable, ou une partie du fret de retour, ils sont obligés de cesser les affaires ou de relever les taux.—R. De relever les taux?

D. Oui.—R. Cela suivrait certainement, mais je vais plus loin que cela, et je dirai que ce bill ne restreindra nullement la possibilité d'obtenir du fret de retour. Tout ce que cela empêchera, c'est le transport d'une cargaison d'espèce déterminée à un taux pour un client et à un taux plus bas pour un autre client, entre les mêmes points. C'est tout. Cela stabilise simplement les taux, monsieur Stevens. Mon opinion est que ce bill n'augmentera ni ne diminuera nécessairement les taux, mais les stabilisera, et empêchera la disparité. Cette situation ne s'appliquera pas du tout au grain, mais s'appliquera au fret de retour.

D. Vous parlez de la loi telle qu'elle est actuellement rédigée?—R. Oui, monsieur.

D. Sur cette base vous ne prétendez sûrement pas que le paragraphe E de la clause 2 suffit à assurer au navire de transport en vrac une juste part du fret de retour? Il est éliminé, à l'exception de ces...—R. Oh, non, monsieur, non, non. Vous basez, à mon avis, sur la loi, une théorie tout à fait erronée. Le paragraphe E de l'alinéa 2 soustrait certaines catégories de marchandises en vrac à l'empire de la loi.

D. D'accord.—R. Tant qu'un homme entreprend exclusivement le transport en vrac, il n'est pas obligé de prendre un permis, et n'a pas besoin d'aucune réglementation; mais s'il veut entreprendre le transport en vrac dans la direction du sud et le transport de colis dans la direction du nord, il lui faut un permis. Ses taux ne sont pas réglementés tant qu'il fait du transport en vrac. Mais s'il prend des colis au retour, ou s'il se met à transporter des colis de port en port sur les Laes quand il n'a pas de cargaison en vrac, alors il n'est pas un voiturier public, et je parlerai de cette situation dans un moment. Mais il est obligé de transporter les mêmes catégories de marchandises, pour les mêmes clients ou pour tous les clients, au même taux entre les mêmes points. Et il en est de même pour tous ses concurrents. Je dis donc qu'en ce qui concerne les taux, cela ne les augmentera ni ne les diminuera nécessairement.

D. C'est-à-dire, s'il a un permis?—R. Oui, monsieur.

D. Mais s'il n'a pas de permis, il ne pourra pas transporter ces marchandises en vrac supplémentaires?—R. Oh! non, non.

D. Telles que les balles de pulpe, du bois d'œuvre et autres choses de ce genre?—R. Vous appelez cela des marchandises en vrac; je ne l'appelle pas ainsi.

D. Vous ne les appelleriez pas des marchandises en colis?—R. Si.

D. Vous ne les classeriez pas comme marchandises en colis d'après la Loi des chemins de fer?—R. Excusez-moi, nous les appelons ainsi.

D. Vous classez le bois d'œuvre comme fret en colis?—R. Nous le classons comme tel précisément à cause de la définition: des marchandises en vrac sont des marchandises chargées sans être enfermées dans des sacs, balles, boîtes, caisses, barils, emballages à claire-voie ou tout autre contenant. C'est la ligne de démarcation entre le fret en vrac et le fret en colis dans les milieux de chemins de fer.