

bli et c'est justement le point que nous voulons faire ressortir en présentant notre mémoire. Le Comité n'ignore pas que le Pacifique-Canadien a acheté plusieurs compagnies de transport par camion, du littoral pacifique jusque dans les Maritimes, et que le gouvernement semble-t-il, étant d'avis apparemment que vu que le Pacifique-Canadien s'est lancé dans le camionnage d'un bout à l'autre du Canada il serait injuste de ne pas permettre au National-Canadien d'en faire autant, a avancé de l'argent au National-Canadien pour que celui-ci puisse faire du camionnage sur une assez grande échelle.

On a acheté certaines de nos compagnies-membres. Une option a été prise à l'égard d'une autre compagnie, importante société de transport est-ouest; de fait, le président et administrateur de la société en cause a déjà été l'un des directeurs de notre bureau d'administration.

Cette tendance nous inquiète beaucoup. Nous doutons fort que si la participation du National-Canadien est maintenue au niveau de celle du Pacifique-Canadien, les choses en restent là. Ces deux chemins de fer se font concurrence, et il peut bien arriver que le Pacifique-Canadien, voyant que le National-Canadien s'est lancé dans le camionnage sur un pied presque égale au sien, veuille alors concurrencer davantage l'industrie du camionnage. Si les choses se passent ainsi, le président des chemins de fer Nationaux du Canada, qui peut soutenir un point avec assez de force, pourrait dire: «Eh bien, pour affronter cette nouvelle concurrence il faut nous permettre d'en faire autant».

C'est pourquoi nous nous faisons tant de souci au sujet de la tendance qu'ont les chemins de fer de s'introduire dans le domaine du camionnage. Il n'y a pas beaucoup d'autres associations au Canada, semble-t-il, qui ont adopté l'attitude que nous avons prise à cet égard, mais un principe très important est en jeu; nous l'avons signalé, au risque de nous rendre peu populaire, et nous continuerons d'agir ainsi.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Monsieur Magee, vous paraissez être un jeune homme raisonnable. Je ne tenterai pas de réfuter votre thèse qui porte que les mesures provisoires deviennent permanentes; j'avoue qu'il y a un élément de vérité dans cette affirmation. Mais ne convenez-vous pas que vos instances devraient plutôt se faire devant la commission royale d'enquêtes, car vous admettez sûrement qu'il y a lieu de prolonger cette subvention au moins jusqu'à ce que la commission ait présenté son rapport?

J'exprime des doutes quant à vos observations selon lesquelles la subvention va nuire aux taux de concurrence; peu importe, nous avons quand même chargé une commission d'étudier la situation, n'est-ce pas?

M. MAGEE: Je puis vous dire que l'Association canadienne du camionnage se rend parfaitement compte du point que vous avez soulevé au sujet de sa participation à l'enquête menée par la commission royale. A mon avis, nous avons beaucoup participé à cette enquête, car sur quatre-vingt jours d'audience qu'il y a eus jusqu'ici nous nous sommes fait représenter par avoué lors de 67, au cours d'audiences qui ont eu lieu partout au Canada, - dans les Maritimes, dans les provinces centrales et dans l'Ouest.

Nous avons exposé nos vues à la commission sur cette question. De fait, le témoin de notre association est celui qui, de tous les témoins entendus jusqu'à présent, a passé le plus de temps à la barre des témoins. Il y est resté pendant huit jours. J'ai, dans une valise là, un tas de documents qui renferment notre déposition devant la commission, donnée à la suite d'interrogatoires et d'interrogatoires contradictoires menées par la partie qui représente les chemins de fer et par celle qui représente les provinces, y compris mon bon ami, M. Frawley, que je vois assis là-bas.

M. SMITH (*Calgary-Sud*): Vos avocats font de la bonne besogne.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): J'ai déjà entendu des expéditeurs de notre