

Nous avons conféré avec nos amis des chemins de fer et nous avons discuté cette question. Personnellement, j'ai acquis quelque expérience dans la sphère du transport. Malheureusement ou heureusement pour moi, j'ai atteint l'âge où je puis regarder le passé et me dire que j'ai travaillé pour les chemins de fer longtemps avant l'établissement de la Commission des chemins de fer. Dans ce temps-là on ne se préoccupait guère des tarifs. On essayait d'estimer la richesse d'un homme à son apparence. C'est ce à quoi nous retournons si nous autorisons les conventions spéciales. Comme le dit la loi: "circonstances analogues"; les conventions spéciales. Comme le dit la loi aujourd'hui. Elle dit: "le quelles sont-elles? Il n'y a rien de tel dans la loi aujourd'hui. Elle dit: "le même tarif, relativement à tout trafic de même genre et s'effectuant de la même manière sur le même parcours. Pour cette raison l'association demande avec instance que la partie V du bill intitulée "taxe convenue" soit retranchée.

La loi actuelle des chemins de fer exige une méthode uniforme de publication, de classement et d'affichage de tarifs, exempte de rabais, et la rectification de pratiques injustes là où l'on constate leur existence. Ces clauses furent établies pour corriger ces pratiques injustes existant avant 1904, comme le dit le rapport de S. J. McLean de 1902.

L'Association juge que si la partie V du bill devait s'appliquer, elle aurait inévitablement pour effet de créer une discrimination injuste entre expéditeurs, comme on le comprend aujourd'hui, et de tendre à infliger aux voituriers par eau, par air et par terre une situation désavantageuse.

La partie V, si on l'adopte, permettrait l'établissement de tarifs dans les conventions signées avec chacun des expéditeurs dans des circonstances et des conditions que ne reconnaît pas de nos jours la Loi des chemins de fer, ni la Commission dans ses décisions. En fait, ces circonstances et ces conditions furent jugées injustes avant 1904 quand la Commission des chemins de fer fut créée. Pourquoi retourner à ces conditions sous prétexte de réglementer le transport?

Toutes les clauses de la partie V, visant à empêcher la mauvaise application de la "taxe convenue", sont inadéquates et une variété de circonstances et de conditions peuvent surgir qui, sans nul doute, serviraient de base sur lesquelles on assoierait les tarifs de ces conventions et créeraient une grande confusion dans le rajustement des réclamations pour disparité injuste, et assez souvent mettraient les réclamants dans l'impossibilité de prouver le bien-fondé de leurs plaintes.

La procédure projetée diffère entièrement de celle en usage de nos jours. Aujourd'hui deux manufacturiers se faisant concurrence sur le même marché sont censés offrir leur marchandise dans des conditions semblables, qu'il s'agisse de celui qui vend 500 wagons entiers ou de celui qui en vend 10. Que cette considération entre en ligne de compte au moment de conclure une convention, je l'ignore. En fait on nous affirme que ce serait probablement le cas si les conditions étaient telles qu'elles pussent justifier une attitude différente du chef de conditions différentes.

Le résultat ultime de tout cela, en fin de compte, semblerait être la création du chaos dans le transport par rail au lieu de réglementer et de stabiliser d'autres modes de transport. Ce n'est donc pas dans l'intérêt public.

C'est tout ce que j'ai à dire; j'ajouterai cependant que nous croyons, et nous vous soumettons cette opinion avec toute déférence, que l'idée de forcer les voituriers rouliers à se soumettre à une juridiction propre ne sera pas appliquée de cette façon. Merci.

*M. Edwards:*

D. Mais comment, monsieur Walsh? Voulez-vous vous expliquer?—R. Nous avons préparé notre argumentation et avons déclaré au ministère des Transports que nous favorisons une réglementation fédérale par suite d'une entente entre tous les voituriers; et que cette réglementation devrait être placée aux mains du gouvernement fédéral à la suite d'une entente passée entre les provinces et le