BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

J
103
H72
1938
C43
A4

CANADA. PARL. C. DES C.
COM. PERM. DES CHEMINS DE FER, CANAUX, ETC.

Procès-verbaux et tém.

DATE | NAME - NOM

SESSION DE 1938

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

concernant

LE BILL n° 31—LOI DES TRANSPORTS, 1938

Fascicule No 1

SÉANCES DES
MARDI 5 AVRIL 1938
MARDI 26 AVRIL 1938
JEUDI 28 AVRIL 1938

TÉMOINS:

L'honorable C. D. Howe, ministre des Tranports:

M. J. E. Walsh, directeur général de l'Association des Manufacturiers canadiens;

M. S. B. Brown, directeur, division du transport, Association des Manufacturiers canadiens.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

MEMBRES DU COMITÉ

THOMAS VIEN, *président*

MM.
Barber,
Beaubier,
Bertrand (*Laurier*),
Bonnier,
Brown,
Cameron (*Hastings-Sud*),
Clark (*York-Sunbury*),
Cochrane,
Crerar,
Damude,
Duffus,
Dupuis,
Edwards,
Elliott (*Kindersley*),
Emmerson,
Fiset, Sir Eugène,
Francœur,
Girouard,
Gladstone,
Grant,
Hamilton,
Hansell,
Hanson,
Harris,
Heaps,
Howden,
Hushion,
Isnor,
Jean,
Johnston (*Bow-River*),

MM.
Lockhart,
MacInnis,
MacKinnon (*Emonton-Ouest*),
MacMillan,
MacNicol,
McCallum,
McCann,
McCulloch,
McIvor,
McKinnon (*Kenora-Rainy-River*),
McNiven (*Regina City*),
Maybank,
Mills,
Mullins,
Mulock,
Mutch,
O'Neill,
Parent (*Terrebonne*),
Pelletier,
Pouliot,
Ross (*Moose-Jaw*),
St-Père,
Stevens,
Stewart,
Streight,
Sylvestre,
Walsh,
Wermenlinger,
Young.—60.

JOHN T. DUN,
Secrétaire du Comité.

ORDRES DE RENVOI

(Concernant le bill nº 31)

CHAMBRE DES COMMUNES,
LUNDI 7 février 1938.

Résolu,—Que les députés dont les noms suivent composent le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes:

MM.
Barber,
Beaubier,
Bertrand *(Laurier)*,
Bonnier,
Brown,
Cameron *(Hastings-Sud)*,
Clark *(York-Sunbury)*,
Chevrier,
Cochrane,
Crerar,
Damude,
Deslauriers,
Duffus,
Dupuis,
Edwards,
Elliott *(Kindersley)*,
Emmerson,
Francœur,
Girouard,
Gladstone,
Grant,
Hamilton,
Hansell,
Hanson,
Harris,
Heaps,
Howden,
Hushion,
Isnor,
Jean,
Johnston *(Bow-River)*,
Lockhart,
MacInnis,
MacKinnon *(Edmonton-Ouest)*,
MacMillan,
McCallum,
McCann,
McCulloch,
McIvor,
McKinnon *(Kenora-Rainy-River)*,
McNiven *(Regina cité)*,
Maybank,
Mills,
Mullins,
Mutch,
O'Neill,
Parent *(Terrebonne)*,
Pelletier,
Pouliot,
Ross *(Moose-Jaw)*,
St-Père,
Stevens,
Stewart,
Streight,
Sylvestre,
Vien,
Walsh,
Wermenlinger,
White,
Young.—60.

(Quorum, 20)

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

Ordonné,—Que ledit Comité permanent soit autorisé à étudier et à examiner toutes les affaires et les questions que lui soumettra la Chambre; à faire rapport, à l'occasion, de ses constatations et opinions; et à envoyer quérir personnes, écrits et documents.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

MARDI 1er mars 1938.

Ordonné,—Que le nom de M. MacNicol soit substitué à celui de M. White sur ledit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

LUNDI 14 mars 1938.

Ordonné,—Que le nom de M. Mulock soit substitué à celui de M. Chevrier sur ledit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

MERCREDI 23 mars 1938.

Ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à siéger pendant les séances de la Chambre.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

MERCREDI 23 mars 1938.

Ordonné,—Que le bill suivant soit déféré audit Comité:

Bill nº 31, Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

MERCREDI 6 avril 1938.

Ordonné,—Que le nom de sir Eugène Fiset soit substitué à celui de M. Deslauriers sur ledit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

MARDI 26 avril 1938.

Ordonné,—Que ledit Comité soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 500 en français de ses procès-verbaux et des témoignages qu'il entendra, et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cet égard.

2. Que le quorum dudit Comité soit réduit de 20 à 15 membres.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

RAPPORTS À LA CHAMBRE

(Concernant le bill nº 31)

DEUXIÈME RAPPORT

MERCREDI 23 avril 1938.

Votre Comité demande l'autorisation de siéger pendant les séances de la Chambre.

Le tout est respectueusement soumis.

Le président,
THOMAS VIEN.

SIXIÈME RAPPORT

MARDI 26 avril 1938.

Votre Comité propose:

1. Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 1000 exemplaires en anglais et 500 en français de ses procès-verbaux et des témoignages qu'il entendra et que l'application de l'article 64 du Règlement soit suspendue à cet égard.

2. Que le quorum de votre Comité soit réduit de 20 à 15 membres.

Le tout est respectueusement soumis.

Le président,
THOMAS VIEN.

PROCÈS-VERVAUX

(Extraits concernant le bill nº 31, antérieurement à l'étude dudit bill)

MARDI 5 avril 1938.

Sur motion de M. Young:

Résolu,—Que l'étude du bill nº 31 soit entreprise le jeudi 28 avril.

Sur motion de M. Maybank:

Résolu,—Que le président soit autorisé à nommer un sous-comité de l'ordre du jour pour agir de concert avec lui en ce qui a trait à la procédure à suivre dans l'étude du bill nº 31.

MARDI 26 avril 1938.

Le président annonce la réception de plusieurs documents. Le sous-comité de l'ordre du jour les examinera.

Le président propose que le quorum soit réduit de 20 à 12 membres. M. Heaps se prononce contre une telle réduction pour la raison que le personnel peut varier considérablement d'un jour à l'autre, ce qui causerait des délais, vu la répétition de questions. Après discussion, et sur motion de M. Young,

Il est résolu,—Qu'autorisation soit demandée de réduire le quorum de 20 à 15 membres.

Le président du Comité s'abouchera avec le Comité des chemins de fer et de la marine marchande afin de voir à ce que les dates des réunions des deux comités ne coïncident pas.

Sur motion de M. Heaps:

Résolu,—Qu'autorisation soit demandée de faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 500 en français des procès-verbaux et des témoignages concernant le bill nº 31, et que l'application de l'article 64 du Règlement à cet effet soit suspendue.

Le Comité décide d'inviter des représentants des deux compagnies de chemin de fer à assister, pour y rendre témoignage, à la séance du jeudi 5 mai, à 10 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,
JOHN T. DUN.

JEUDI 28 avril 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 h. 30 sous la présidence de M. Vien.

Membres présents: MM. Bertrand *(Laurier)*, Cameron, Cochrane, Duffus, Edwards, Fiset (sir Eugène), Gladstone, Hanson, Heaps, Howden, Isnor, Lockhart, MacKinnon *(Edmonton-Ouest)*, MacNicol, McCallum, McCann, McIvor, Mills, Mulock, O'Neill, Parent *(Terrebonne)*, St-Père, Stevens, Streight, Sylvestre, Vien, Young.

Le Comité entreprend l'étude du bill n° 31, Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs.

Sur invitation spéciale, l'honorable M. Howe, ministre des Transports, parrain du projet de loi, est présent et fournit au Comité des explications générales.

M. J. E. Walsh, directeur général de l'Association des Manufacturiers canadiens, est appelé, entendu et questionné.

M. S. B. Brown, directeur, division du transport, Association des Manufacturiers canadiens, est appelé. Il donne lecture d'un mémoire et est questionné sur ce dernier.

Le président, au nom du Comité, remercie M. Walsh et M. Brown pour l'aide qu'ils ont apportée.

Sur motion de M. Bertrand *(Laurier)*:

Résolu,—Que sir Eugène Fiset soit nommé président suppléant de ce Comité.

Suit une discussion sur les dates auxquelles les divers groupes de corps qui ont soumis des documents écrits seront entendus. Il est décidé de laisser cette question au sous-comité de l'ordre du jour.

Le Comité s'ajourne pour se réunir sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
JOHN T. DUN.

TÉMOIGNAGES

SALLE 277, CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI 28 avril 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de M. Thomas Vien.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, l'ordre du jour appelle la prise en considération du bill nº 31, le bill des transports. Je crois qu'il conviendrait, puisque l'honorable M. Howe, ministre des Transports, est ici, de lui demander une explication générale de l'esprit qui inspire le projet.

M. MACNICOL: Monsieur le président, avant que le ministre ne commence, je voudrais dire un mot, car je suis obligé de partir à onze heures. Deux comités importants siègent aujourd'hui, et je voulais être présent aux deux réunions. Les questions examinées ce matin sont très importantes, et je regrette d'être obligé de partir pour aller à l'autre comité. J'aimerais voir pour l'avenir un accord évitant que le Comité des privilèges et élections et le Comité des chemins de fer siègent à la même heure.

Le PRÉSIDENT: Nous ferons de notre mieux.

L'hon. M. STEVENS: Monsieur le président, je me trouve dans le même embarras, mais comme je vais rester ici, je prierai M. MacNicol de m'excuser auprès de l'autre comité.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité comprendront la difficulté que nous rencontrons en préparant les séances. Plusieurs comités siègent. En général, les membres de ces comités ne sont pas les mêmes, surtout pour le Comité des chemins de fer et de la marine marchande.

Sir EUGÈNE FISET: Ce comité a fini ses travaux.

Le PRÉSIDENT: Il a fini?

Sir EUGÈNE FISET: Oui.

L'hon. M. STEVENS: Voilà un vrai comité.

Le PRÉSIDENT: Qu'il soit ce qu'on voudra, cela nous facilitera de nous rendre au désir de M. MacNicol. J'essaierai de m'aboucher avec les présidents des autres comités pour fixer nos heures d'une manière à accommoder les députés.

J'appelle maintenant l'honorable M. Howe, pour qu'il expose ses vues sur ce bill.

L'hon. M. HOWE: Monsieur le président, messieurs, j'ai parlé de ce bill si souvent que je vais essayer de vous en donner un aperçu très bref. Son but est d'étendre la réglementation d'Etat dans le domaine des transports. Il y a plus de quarante ans que nous avons une réglementation des chemins de fer, et je crois que les résultats ont été avantageux pour le public. Je crois que les chemins de fer admettront avec moi qu'à la longue la réglementation leur a été avantageuse. Les autres modes de transport ont été entièrement laissés sans réglementation, et je crois qu'ils admettront avec moi que cette absence de réglementation ne leur a procuré aucun degré de prospérité. Il serait difficile, je crois, de montrer que l'intérêt public a été mieux servi par cette absence de réglementation qu'il l'eût été si les autres modes de transport eussent été réglementés comme les chemins de fer.

Le bill a été discuté au comité du Sénat l'année dernière. Il vise des intérêts assez nombreux, et il n'est peut-être pas surprenant, en considérant la manière

soudaine dont il fut présenté, qu'il n'ait pas été favorablement accueilli au comité sénatorial, l'année dernière. Cependant il donna lieu à une discussion fort utile, grâce à laquelle le bill apparaît cette fois sous une forme quelque peu différente et avec une portée plus limitée que devant le comité du Sénat.

Le Canada est à peu près le dernier pays,—je crois même que c'est le dernier,— à étendre sa réglementation. En Angleterre, la réglementation est maintenant complète. La réglementation fédérale de tout le trafic à l'intérieur du pays est complète, bien qu'elle ne comprenne pas encore la navigation côtière. On étudie la question de savoir s'il y a lieu de réglementer la navigation côtière, et dans quelle mesure. Cependant, rien n'a encore été fait dans ce sens. Aux Etats-Unis, les chemins de fer et tout le trafic traversant les frontières entre les Etats sont complètement réglementés. La navigation côtière passant par le canal de Panama est aussi réglementée, pour les taux. D'autres règlements s'appliquent à la navigation côtière. Un bill étudié l'année dernière par un comité du Sénat tendait à réglementer la navigation sur les Grands Lacs et la navigation côtière en général, et ce même bill est aujourd'hui présenté devant le comité, sous le nom du sénateur chargé du comité qui contrôle la Commission du commerce entre les Etats.

La portée de ce bill, ai-je dit, est quelque peu limitée. Il se propose d'étendre la réglementation à la navigation dans la région des Grands Lacs, c'est-à-dire de la tête de ces derniers jusqu'à l'extrémité du fleuve Saint-Laurent à la Pointe-au-Père. La loi ne s'applique pas en dehors de cette zone, c'est-à-dire entre la Pointe-au-Père et les ports du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Elle ne s'applique pas à la navigation entre les ports de la Colombie-Britannique, bien qu'elle s'applique, comme la loi américaine, à la navigation côtière entre la Colombie-Britannique et la côte orientale et les ports des Grands Lacs.

Cependant l'application de la loi est limitée au fret en colis, c'est-à-dire que les expéditions en vrac en sont exemptées; cette exemption porte sur les grains, minerais et minéraux, grès et gravier, coke et charbon, liquides, bois de pulpe et en grume,—d'une manière générale sur les marchandises envoyées sans empaquetage. La raison en est que les marchandises de ces catégories ne se font pas de concurrence. En général, elles ne sont transportées que par bateaux les prenant en vrac, et bien qu'à mon avis il eût été souhaitable d'inclure ce genre de trafic dans la réglementation, les objections ont été telles que nous l'avons exclu des dispositions de la loi.

Quant au transport aérien, c'est une industrie nouvelle, et nous croyons que, dans l'intérêt du public et de l'industrie même, il faudrait lui appliquer la réglementation dès ses débuts. Cela ne toucherait aucun intérêt ou droit acquis, et je ne crois pas que l'on puisse faire de graves objections à la réglementation des transports aériens en ce qui concerne les tarifs.

Une autre disposition s'applique. Un principe mis à l'essai depuis trois ou quatre ans en Angleterre, dans le domaine des transports, et qui, à l'enquête, s'est révélé avantageux, tant pour l'industrie des transports que pour le public, est celui des conventions de prix. Cet article permet à toute entreprise de transport désirant être comprise dans la Loi des transports de signer une convention avec l'expéditeur pour transporter ses marchandises à un taux inférieur au tarif. On peut dire que c'est une disposition dangereuse, mais la loi prévoit, à mon avis, d'amples sauvegardes. La convention ainsi conclue doit être approuvée par la Commission des transports. Elle ne doit faire aucune distinction. C'est-à-dire que la convention offerte à un expéditeur doit être offerte à tout autre expéditeur se trouvant dans les mêmes circonstances et voulant accepter les mêmes conditions.

M. EDWARDS: Qu'entendez-vous par "les mêmes conditions"?

[Hon. C. D. Howe.]

L'hon. M. Howe: Toute personne disposée à se conformer aux conditions en vertu desquelles les tarifs convenus avec le premier expéditeur. Ce n'est pas du tout une question de quantité. Le petit expéditeur a droit aux mêmes égards que le gros expéditeur. Mais si une disposition de la convention stipule qu'il doit expédier exclusivement par l'entremise d'un certain type de voiturier, tout autre expéditeur qui désire se prévaloir de la même convention doit se conformer aux mêmes conditions.

M. Edwards: Sans égard à la quantité.

L'hon. M. Howe: Oui.

M. Young: Le facteur quantité ne tire aucunement à conséquence.

L'hon. M. Howe: Non.

M. MacNicol: Le petit expéditeur d'un quart de chargement complet de marchandises ne pourrait obtenir le même tarif que le gros expéditeur.

L'hon. M. Howe: Je suppose qu'il pourrait obtenir le même tarif, proportion gardée. Naturellement, un expéditeur d'un quart de chargement complet de marchandises ne peut obtenir le tarif qui s'applique à un chargement complet, mais il peut obtenir le tarif M.C.C.

M. MacNicol: Mais il se peut que le petit expéditeur ne soit peut-être jamais en mesure d'expédier un chargement complet, tandis que le gros expéditeur soit peut-être en état d'expédier nombre de chargements complets, et cette situation porterait inévitablement préjudice au petit expéditeur.

L'hon. M. Howe: Je ne le crois pas. Dans ce cas le petit expéditeur serait handicappé quoi qu'il advienne, et le gros expéditeur peut expédier ses marchandises au tarif du chargement complet et le petit expéditeur doit expédier ses marchandises au tarif M.C.C.

M. Heaps: Sa situation ne différerait pas du tout de ce qu'elle est actuellement?

L'hon. M. Howe: Non. Nous entendrons beaucoup parler de cette question et je crois qu'elle sera étudiée sous tous ses aspects. Je crois, à première vue, que la loi ne comporte aucun edisposition qui placerait cet expéditeur dans une situation plus désavantageuse qu'il n'occupe actuellement.

M. Gladstone: Y aurait-il une différence entre diverses localités?

L'hon. M. Howe: La loi stipule clairement que la Commission des transports du Canada doit appliquer cette clause sans discernement. Si un expéditeur de Guelph peut établir qu'il subit un préjudice du fait d'un contrat conclu avec Toronto, alors le contrat avec Toronto ne peut être conclu. Tous ces contrats sont conclus ouvertement. Tous les contrats doivent être déposés à la Commission. Tout corps représentatif d'expéditeurs ou un voiturier quelconque, ou un expéditeur quelconque peut comparaître devant la Commission et formuler des objections. Cependant, tel que je le fais observer, cette clause est nouvelle. On en entendra beaucoup parler, et je crois qu'il est oiseux pour moi de tenter de discuter les détails de la clause.

On propose relativement à l'application de cette loi de changer le nom de la Commission des chemins de fer en celui de Commission des transports du Canada et de reconstituer la Commission de façon à ce qu'elle soit plus représentative de l'industrie du transport en général. On a objecté que la Commission pencherait peut-être du côté des chemins de fer, vu qu'elle s'est occupée si longtemps des questions ferroviaires. Je crois que l'on peut facilement remédier à cette situation, si elle existe. Il existe actuellement une vacance à la Commission que l'on peut remplir par la nomination d'un homme versé, disons, dans le transport par eau. Le personnel de la Commission change de temps à autre et, si une difficulté de cet ordre existe actuellement, on ne perdra pas de temps à la résoudre.

En étudiant cette loi nous devons tous nous rappeler que la Commission des chemins de fer fut constituée primitivement pour la protection du public, et si vous examinez le personnel de la Commission vous noterez que la plupart de ces hommes avaient figuré dans la vie publique et qu'ils étaient habitués à mettre au premier plan le bien-être du public plutôt que, peut-être, le bien-être des voituriers. Il va sans dire que l'on continuera à suivre cette ligne de conduite, et je suis d'opinion que cette loi sera interprétée dans l'intérêt public.

Nous avons sans doute été inondés d'objections soit contre l'ensemble, soit contre certaines parties du bill. Dans votre examen de ces objections je vous prierais d'attacher moins d'importance au nombre qu'à la substance. Des chaînes de lettres émanant de diverses sources ont été adressées à toutes les succursales de diverses sociétés dans le but d'inonder les députés d'objections contre le bill. J'ai de cinquante à soixante lettres toutes de même rédaction objectant certains aspects du bill.

Je ne m'en plains certes pas; mais je tiens à faire observer qu'il faut plutôt tenir compte de la nature des plaintes que de leur nombre. Nous avons entendu des objections surprenantes par leur forme. Des sociétés se sont présentées devant d'autres organismes pour protester vigoureusement contre l'état déplorable de notre régime de transport, formulant des protestations également vigoureuses contre le bill qui, à mon sens, est destiné à leur venir en aide. Vous serez appelés à examiner ces choses. Je suis heureux de présenter ce bill, d'en confier l'examen au Comité et de m'en remettre à sa décision en toute confiance. J'estime qu'une décision sage peut être mieux prise par un comité comme celui-ci que par tout autre moyen que je connaisse. Mais je vous prie de donner au bill votre attention sérieuse et sympathique. Si vous y voyez du bon, approuvez-le; sinon je serai satisfait de votre décision.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous des questions à poser au ministre? Comme l'a dit le ministre, il serait peut-être préférable d'attendre le moment de l'étude du bill article par article. Quelque membre du Comité a-t-il des observations à faire avant que nous n'entendions la déposition de l'Association des Manufacturiers canadiens?

M. HEAPS: Est-ce la seule déposition que nous allons entendre ce matin?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. HEAPS: Pourquoi ne pas l'entendre?

Le PRÉSIDENT: J"invite donc l'Association des Manufacturiers canadiens à faire sa déposition. Y a-t-il ici quelque représentant de cette association?

M. J. E. WALSH, directeur général de l'Association des Manufacturiers canadiens, est appelé.

Le TÉMOIN: Je suis accompagné de M. S. B. Brown, directeur de notre service de transport, et de M. G. V. V. Nichols, notre conseiller juridique.

Le PRÉSIDENT: Je tiens à aviser le Comité que nous avons reçu un mémoire écrit de l'Association des Manufacturiers canadiens. Il est à la disposition des membres du Comité. Vous pouvez le consulter au bureau du secrétaire. J'invite maintenant M. Walsh à adresser la parole.

M. BERTRAND: Nous n'avons pas le mémoire ici?

Le PRÉSIDENT: Nous en avons un exemplaire.

Le TÉMOIN: J'en ai plusieurs exemplaires ici. Je me bornerai à un bref exposé de notre attitude à l'endroit du bill.

Je veux d'abord remercier l'honorable M. Howe des renseignements qu'il nous a donnés sur le bill. Il a mentionné la situation en Grande-Bretagne. Heureusement ou non, il n'y a là qu'une seule autorité qui traite de matières de ce genre. Nous en avons plusieurs. La société que je représente est en faveur

de la réglementation de toute sorte. Nous sommes en faveur de la réglementation du trafic roulier ainsi que du trafic par eau. De fait, nous nous prononçons; nous nous sommes prononcés il y a un an au comité du Sénat et nous avons maintenant soumis notre avis au ministère dirigé par M. Howe, à cet égard. De sorte que si M. Howe peut créer au Canada la même situation qui existe aux Etats-Unis relativement au commerce entre Etats ainsi que la réglementation des voituriers, laquelle relève de l'*Interstate Commerce Commission*, aussi bien que le commerce entre Etats, nous, à titre de représentants de l'Association des Manufacturiers canadiens, en serions très heureux.

Le bill, tel que nous le comprenons, projette de conférer à la Commission qui sera nommée des pouvoirs qui sont actuellement contraires à la Loi des chemins de fer, soit, de revenir à la situation d'avant 1904, dont nous traiterons plus longuement dans notre mémoire.

Je devrais probablement vous donner quelques détails, monsieur le président, sur l'Association des Manufacturiers canadiens. C'est une association nationale qui est maintenant dans sa 66e année. Elle fut constituée en corporation par une loi spéciale du Parlement en 1902. Ainsi qu'on dit dans notre constitution: "Le but de l'Association sera de promouvoir les industries canadiennes et les intérêts manufacturiers et exportateurs canadiens et de rendre tels services et telle aide aux membres de l'Association ainsi qu'aux manufacturiers et exportateurs en général que l'Association jugera opportuns de temps à autre."

Le PRÉSIDENT: Avez-vous ce qui a trait à votre loi de constitution en corporation?

Le TÉMOIN: Non, l'Association fut constituée en corporation en 1902; le Sénat et la Chambre des communes adoptèrent la loi à cet effet. On la présenta d'abord au Sénat, puis à la Chambre. Je puis vous obtenir ce que vous avez demandé.

Le PRÉSIDENT: Peu importe.

Le TÉMOIN: Pour des fins administratives, l'Association comprend cinq principales divisions territoriales. En commençant par les provinces Maritimes, celles-ci forment une division, la province de Québec forme la deuxième division, l'Ontario, la troisième, les provinces des Prairies, le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta, la quatrième, et la Colombie-Britannique, la cinquième. Chacune de ces divisions comporte de nombreuses succursales. Leur but est de maintenir des relations aussi étroites que possible avec nos membres de presque tous les contres du Canada quant aux questions locales et nationales.

Les membres de l'Association représentent de beaucoup le plus fort pourcentage de la production industrielle au Canada. L'Association s'intéresse aussi au commerce d'exportation. Plus de 1,200 de nos membres, soit le tiers, s'occupent activement de ce commerce. J'ai cru que je pourrais vous communiquer ce renseignement. De fait, nous avons très rarement l'occasion de le rendre public.

L'Association s'intéresse au présent bill, parce que ses membres comprennent un grand nombre d'expéditeurs et de consommateurs de produits transportés par les services de transport.

Les membres de l'Association croient qu'il faudrait étendre et maintenir les transports de façon à assurer des services suffisants, sûrs et prompts, à des tarifs raisonnables, sans distinction injuste, préférence indue, ou pratique de concurrence ou déloyales.

L'Association ne s'oppose pas aux principes de réglementation des transports par l'Etat, mais elle croit que la Loi actuelle des chemins de fer renferme toutes les prérogatives nécessaires. Comme celle-ci a résisté à l'épreuve pendant trente ans, elle devrait former la base de toute loi nouvelle.

L'Association a préconisé et préconise encore la réglementation des transports par grande route. Bien que les règlements à ce sujet soient incomplets dans les

différentes provinces, on a réalisé des progrès. Nous croyons que ceux-ci seraient annulés si la partie du bill 31 relative à la "taxe convenue" était adoptée, vu que les provinces ne réglementeraient pas les voituriers par route dans les circonstances.

Depuis les douze dernières années un comité permanent s'occupe de cette question. Nous nous sommes rendu compte il y a onze ou douze ans que ce mode de transport était celui de l'avenir et qu'il faudrait le reconnaître; je ne me prononcerai pas quant au fait d'établir si les chemins de fer s'en sont aperçus aussi vite que nous. Au cours de cette période, nous avons tendu à faire réglementer les voituriers authentiques dans chacune des provinces. Nous nous désintéressons du voiturier temporaire qui s'achète une automobile ou un camion et s'en sert durant à peu près six mois...

M. EDWARDS: Pourquoi pas?

Le TÉMOIN: Parce que c'est le voiturier authentique qui mérite d'être protégé. C'est ce que nous soutenons. J'entends que celui qui a fait un placement, qui a établi son commerce et traite bien son personnel doit être protégé.

M. EDWARDS: Il devrait l'être?

Le TÉMOIN: Oui.

M. EDWARDS: Vous dites que vous vous désintéressez du voiturier temporaire qui s'achète un camion et puis abandonne ce commerce?

Le TÉMOIN: Je ne m'occupe de lui que dans la mesure où il se conforme aux règlements voulus. Mais s'il n'exerce son commerce que pour attraper ce qu'il peut et réduire les prix de ce service de transport, nous ne croyons pas qu'il doive exister.

M. EDWARDS: Oui?

Le TÉMOIN: Ce n'est pas tout. Je puis dire que toutes les provinces ont aujourd'hui des règlements de quelque genre. Elles s'efforcent vraiment de réglementer ce commerce. L'Ontario a tenu une enquête récemment et je crois que la preuve a démontré que le temps était arrivé de faire enquête sur les services de camionnage, non seulement quant à leurs tarifs, mais aussi à propos des salaires, des heures de travail, etc. Québec a certains règlements, mais ils ne sont pas observés. Généralement parlant, les provinces de l'Ouest n'ont rien négligé pour obtenir les services voulus, susceptibles de se maintenir. A titre d'industriels, nous n'en demandons pas davantage.

L'Association a soumis des mémoires à la Commission royale sur le transport en Ontario, demandant la réglementation des tarifs et des questions afférentes au transport. De nombreux particuliers, expéditeurs et voituriers ont témoigné devant cette Commission à l'appui de cette opinion.

L'Association a étudié attentivement les dispositions du bill 31. Elle croit que la "taxe convenue" viole le principe qui forme la base de la loi actuelle, à savoir, le même tarif, relativement à tout trafic de même genre et s'effectuant de la même manière sur le même parcours. L'Association insiste donc pour faire retrancher de la partie V du bill la "taxe convenue".

M. BERTRAND: Auriez-vous la bonté de nous dire quelle page vous lisez?

Le TÉMOIN: Cela ne s'y trouve pas. Je vous explique plus ou moins ce que renferme le mémoire, monsieur.

Le PRÉSIDENT: M. Walsh nous donne l'opinion de la Commission, que M. Brown va nous développer.

Le TÉMOIN: M. Brown va nous la développer plus longuement. Je vous remercie, monsieur. Vous remarquez que nous disons que la "taxe convenue" viole le principe qui forme la base de la loi actuelle, le même tarif, relativement à tout trafic de même genre et s'effectuant de la même manière sur le même parcours.

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"; 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 favorisions 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

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

pour le transport d'une partie quelconque de ses marchandises, qui peuvent être convenues entre le voiturier et cet expéditeur. Toutefois, une telle taxe convenue exige l'approbation de la Commission, et cette dernière ne peut l'approuver si, à son avis, le but à atteindre en concluant la convention, eu égard à toutes les circonstances, peut être atteint convenablement au moyen d'un tarif de taxes, spécial ou de concurrence, prévu par la Loi des chemins de fer ou la présente loi.

Ce n'est pas différent de l'état de choses actuel. Les compagnies de chemins de fer font face à la situation en publiant de nos jours des échelles de tarifs, des échelles spéciales de tarifs. L'unique tarif que la Commission des chemins de fer approuve est le maximum, ou les taux réglementaires; toutefois, il existe une grande souplesse dans l'établissement de tarifs. Toujours depuis l'existence de la Commission des chemins de fer, ces derniers ont déposé leurs tarifs auprès de cette Commission. Si elle n'y trouve rien à redire, ces tarifs entrent automatiquement en vigueur. L'article ajoute:

(2) Les détails d'une taxe convenue doivent être déposés au bureau de la Commission dans les sept jours de la date de la convention, et il doit être donné à la Commission un avis de la demande en approbation de la taxe convenue en la manière que la Commission peut prescrire.

Il y a là, non plus, rien de nouveau.

(3) La Commission peut approuver une taxe convenue pour la période qu'elle croit utile ou sans restriction de délai, et la date à laquelle la taxe devient en vigueur, ou à compter de laquelle elle est censée être entrée en vigueur, est la date non antérieure à celle où la demande en approbation a été déposée, que la Commission peut fixer.

(4) Lors d'une demande en approbation d'une taxe convenue faite à la Commission,

(*a*) un expéditeur qui considère que ses affaires seront l'objet d'une disparité injuste si la taxe convenue est approuvée et imposée par le voiturier, ou que ses affaires ont été l'objet d'une disparité injuste par suite de l'établissement d'une taxe en vertu d'une approbation antérieure;

(*b*) sous réserve des dispositions de l'article suivant, un groupe représentatif d'expéditeurs, et

(*c*) un voiturier, après tel avis d'opposition que la Commission peut prescrire, sont admis à se faire entendre pour s'opposer à la demande.

M. Mutch:

D. Permettez-moi de vous interrompre ici; pourriez-vous me dire ce que serait une disparité juste?—R. Injuste.

D. Non, juste?—R. Injuste...

D. J'aimerais avoir une belle définition de disparité juste?

Sir Eugène Fiset: Telle chose n'existe pas.

Le témoin: Je ne vois pas comment je pourrais l'expliquer. J'ai employé l'expression si souvent qu'elle m'est bien connue, mais je me demande si je pourrais l'expliquer.

M. Mutch: Je me demandais simplement si en pratique il existe ce qu'on pourrait appeler une juste disparité.

Le témoin: Traitement égal, je crois, en serait l'explication.

Le président: C'est là une des principales difficultés que la Commission des chemins de fer a eu à surmonter pour arriver à fixer ses tarifs. Quand il se présente un cas de disparité injuste ou déloyale, la Loi des chemins de fer

n'empêche pas la disparité mais elle s'oppose à toute concurrence injuste. ou déloyale. Quand le fait de la concurrence a été établi le voiturier est appelé à justifier la disparité.

M. MUTCH: Le but est d'empêcher le petit de nuire au gros.

Le PRÉSIDENT: C'est une manière de s'exprimer. J'allais dire que lorsqu'un voiturier peut justifier la disparité entre lui-même et d'autres voituriers, pour un mode particulier de transport, ou un territoire particulier,—par exemple, le transport de 100 tonnes de marchandises à travers les montagnes, en rampe, peut comporter un taux différent du transport de 100 livres de mêmes marchandises par les mêmes moyens de transport dans une région différente. Il y a disparité alors de cette disparité est justifiée. Donc, la Loi des chemins de fer ne s'oppose pas à toute disparité mais à toute disparité injuste ou déloyale. Sur la question qu'a posé M. Walsh, je voudrais faire remarquer pour la gouverne du Comité que si la Loi des chemins de fer empêche une disparité injuste ou déloyale elle permet les tarifs de concurrence. L'article 329 de la Loi des chemins de fer permet aux voituriers de publier leurs échelles particulières de tarifs.

M. EDWARDS: A ce propos, quel est le but de la taxe convenue? N'est-ce pas dans le cas où l'expéditeur conclut avec la compagnie de transport une convention à un tarif convenu?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. EDWARDS: Pourquoi ces échelles ne sont-elles pas publiées, ou mises à la disposition des expéditeurs faisant le même genre de commerce?

M. YOUNG: Me permettez-vous d'intervenir et de vous faire remarquer que M. Walsh était en train de lire des passages de la loi? Je suppose qu'il voulait en tirer des conclusions. Je me demande si nous ne pourrions pas lui permettre de continuer on exposé et ensuite nous pourrions passer à autre chose.

Le PRÉSIDENT: Je voulais simplement attirer l'attention sur ce point parce qu'on avait soulevé la question de disparité l'attention sur ce point parce qu'on avait soulevé la question de disparité. Monsieur Walsh, voulez-vous continuer, s'il vous plaît?

Le TÉMOIN: Je n'ai rien à ajouter. Je crois que la question soulevée il y a un instant se trouve au mémoire que M. Brown vous présentera. Je regrette d'avoir été si long, je n'en avais pas l'intention.

Le PRÉSIDENT: Pas du tout.

M. Young:

D. Vous étiez en train de citer certains passages de la loi?R. Oui.

D. Je suppose que vous aviez vos raisons de faire cette lecture, et je me demande si vous n'avez pas de conclusions à tirer?—R. Je m'aperçois que M. Brown traite de tous ces points dans son mémoire, mais si la chose peut vous être agréable, quand il aura soumis son mémoire, je répondrai à toutes les questions qui me seront posées.

L'hon. M. Howe:

D. Je comprends que votre principale objection à la partie V c'est qu'elle peut être cause de disparité en faveur du gros expéditeur au détriment du petit? —R. Oui, en partie. Aujourd'hui la loi crée une disparité entre le gros et le petit expéditeur. Cette disparité est bien reconnue. Mais les choses ne vont pas plus loin pour aujourd'hui. Rien ne semble indiquer,—et au cours de nos entretiens avec les représentants des chemins de fer on a semblé nous dire qu'il y aurait un traitement différent dans des conditions différentes,—vous avez mentionné que le volume n'entrerait pas en ligne de compte dans la négociation de ces conventions... je crois qu'il pourrait compter pour beaucoup.

[M. J. E. Walsh.]

M. EDWARDS: La tentation est toujours là, monsieur Walsh.

Le TÉMOIN: Sans aucun doute; et la nature humaine est partout la nature humaine, dans le transport ou ailleurs.

L'hon. M. HOWE: Vous ne pouvez aujourd'hui signer des conventions avec les compagnies d'expédition, les compagnies de camionnage et d'aviation...

Le TÉMOIN: Oui.

L'hon. M. HOWE: Pensez-vous que ce soit regrettable...

Le TÉMOIN: J'ai dit que j'étais d'accord avec vous, monsieur; nous sommes en faveur d'une réglementation, mais malheureusement nous avons dans ce pays dix juridictions différentes. Nous tâchons de prendre comme point de comparaison les conditions en Grande-Bretagne et ce, non seulement pour le transport, mais pour d'autres questions; mais il n'y a aucun point essentiel de comparaison,—la distance moyenne au Canada est 5, 6 et même 7 fois ce qu'elle est en Grande-Bretagne. Les conditions sont tout à fait différentes. Le gros de notre transport consiste en marchandises. Le plus fort pourcentage consiste en matériaux primaires, matière première, tels que le bois, le charbon et les produits de nos mines. Les marchandises représentent,—je ne sais trop ce qu'elles représentent aujourd'hui.

M. Young:

D. Vous avez oublié le blé, n'est-ce pas?—R. Pardon?

D. Le blé?—R. Oui, cette denrée représente le plus fort pourcentage.

D. Oui, mais vous n'en avez rien dit.—R. Je m'excuse car je sais bien qu'il représente pour les chemins de fer une des plus importantes sources de revenus; je veux dire qu'il le devrait du moins, ne sachant pas si c'est ce qui arrive à cause des tarifs existants.

M. O'Neill:

D. Monsieur Walsh, selon que j'interprète cette partie V, avec sa taxe convenue, elle a pour but d'essayer de faire face à la concurrence du transport roulier qui existe à l'heure actuelle. Je sais que la division du transport de votre Association a étudié à fond cette question. Vous demandez ici de biffer cette clause. Votre Association a-t-elle songé à ce qu'il faudrait insérer à la place de cette partie V pour protéger efficacement les chemins de fer contre la concurrence déloyale du transport roulier qui existe aujourd'hui à leur détriment? Avez-vous songé à cela? Il est facile de dire qu'on devrait biffer cette clause, mais si vous voulez l'enlever du bill, vous devez la remplacer par autre chose.—R. Oui.

D. Si vous voulez enlever du bill ce qui permettrait de montrer les dents, il faut, de toute nécessité, que vous soyez prêts à suggérer d'autres moyens de répression à la place de ceux que nous avons maintenant. Si vous ne le pouvez pas, je ne vois pas l'utilité de continuer à discuter sur ce sujet.—R. Voici quelques-unes des vues qui ont été exposées au ministre des Transports en octobre dernier, précisément sur cette question.

D. Oui?—R. Je crois que c'était en octobre. Cet exposé a pour titre: Transport des marchandises par les routes. Nous y disons que le transport des marchandises par les camions-automobiles a été développé sur une grande échelle, dans chaque province, par un grand nombre de camionneurs. Ces compagnies de camionnage font le transport sur des distances relativement courtes si on les compare au parcours que doivent couvrir les chemins de fer, et, généralement, leurs opérations se confinent dans les limites d'une province. Les routes que les camions parcourent sont construites et entretenues aux frais de chaque province. A cause de cela, il est considéré que le problème de la réglementation retombe sur chaque province, et les clients de ces services, en cherchant à faire

disparaître les manœuvres déloyales, ont obtenu, avec la collaboration de beaucoup de camionneurs, dans chaque province, l'adoption de lois régissant les services de véhicules publics commerciaux. Ces lois donnent effet à leurs dispositions en pourvoyant à l'adoption de certains règlements et, malgré qu'en plusieurs provinces, les clients et les camionneurs aient réussi à obtenir le décret de tels règlements régissant l'annonce, le dépôt et l'affichage des tarifs, deux des plus importantes, l'Ontario et Québec, jusqu'à présent, n'ont pas adopté de règlements semblables. Voici deux provinces où le pourcentage du transport des marchandises par camions est de beaucoup le plus élevé, et on n'a pas encore réussi à obtenir qu'elles imposent des tarifs uniformes, pour suivre, autant que possible, la pratique des chemins de fer. Tous nos efforts dans ce sens ont pour but de faire disparaître les pratiques déloyales qui lèsent les chemins de fer.

M. Isnor:

D. La clause en question ne tendra-t-elle pas à supprimer cette concurrence déloyale?—R. Je n'ai pas saisi votre question.

D. Je vous ai demandé si cette clause des taxes convenues ne tendrait pas à supprimer la concurrence déloyale que les camions font aux chemins de fer?—R. Je ne vois pas comment elle le pourrait. Il n'existe aujourd'hui aucun contrôle sur les camions. Disons, par exemple, qu'aujourd'hui, je signe une convention avec un chemin de fer pour lui confier toutes mes expéditions. Vous êtes un concurrent, vous fabriquez le même produit et vous me faites concurrence sur le même marché. Disons, alors, qu'un camionneur vient vous trouver et vous dit: "M. Walsh a signé une convention avec le chemin de fer pour tant; nous pouvons faire vos expéditions à tant de moins." Ce camionneur, en vous consentant un tarif inférieur, vous mettra en meilleure posture que moi, malgré ma convention avec le chemin de fer.

D. M. Walsh a dit au ministre qu'il considérait cela comme une injustice, ou une disparité injuste envers le petit expéditeur,—qui se sert le plus des camions, les gros expéditeurs ou les petits?—R. Il se servent des camions tous les deux plus ou moins.

M. EDWARDS: Quelques-uns se servent exclusivement de camions?

Le TÉMOIN: Voulez-vous me répéter ce que vous avez dit?

M. EDWARDS: Quelques-uns se servent exclusivement de camions. Ces camions prennent la consignation à la fabrique même et vont la livrer directement au client.

Le TÉMOIN: Il y a quelques années, au Canada, les chemins de fer allaient chercher les consignations à l'usine ou à l'entrepôt même et les livraient à destination, en se chargeant du roulage au point de départ et au point d'arrivée. Ils le font aujourd'hui, mais en 1911 ou 1912, avec l'autorisation de la Commission des chemins de fer, ils avaient abandonné cette pratique. Aujourd'hui les camions viennent chercher les marchandises à l'usine même et les livrent à l'entrepôt du consignataire. L'avantage d'un camion c'est qu'il viendra probablement à l'usine vers six heures du soir chargera les marchandises et les livrera au consignataire le lendemain matin. Les chemins de fer ont dû adopter cette pratique et je soutiens que c'est injuste. Je ne vois pas comment cette clause du bill pourra y remédier.

M. Howden:

D. Qu'est-ce qui est injuste?—R. Le bill, le moyen utilisé pour surmonter la difficulté.

D. Injuste envers qui?—R. Ce n'est pas le mot juste. Je crois que le sténographe pourrait le biffer. Je devrais plutôt dire que nous n'obtiendrons peut-être pas les résultats désirés.

Le président:

D. Monsieur Walsh, votre association, l'Association des Manufacturiers canadiens se compose principalement de manufacturiers, d'expéditeurs et de consignataires?—R. Oui. Environ 3,500 manufacturiers font partie de l'Association.

D. Le but de la partie V du bill serait de donner aux compagnies canadiennes de transport, en l'espèce les chemins de fer, le privilège de publier, à l'occasion, des tarifs de concurrence afin de reconquérir ce trafic qui va maintenant aux autobus et aux camions; est-ce cela?—R. Oui.

D. C'est exact?—R. Ce ne sont pas des tarifs de concurrence.

D. Je vous demande pardon, ce sont des tarifs convenus?—R. Oui.

D. En tout cas, les tarifs convenus seraient publiés par les chemins de fer pour reconquérir ce trafic que le transport roulier leur a fait perdre; est-ce cela?

M. ISNOR: Monsieur le président, où est-il fait mention de la publication des tarifs convenus?

Le PRÉSIDENT: Pour le moment, je ne m'occupe pas particulièrement du mode de publication.

M. EDWARDS: C'est un point excessivement important.

Le PRÉSIDENT: Je sais, monsieur Edwards. Quand nous en serons rendus à étudier la partie V et l'article 35 de la loi, nous pourrions alors découvrir quelques dispositions plus efficaces quant à la publication des tarifs convenus. Mais pour le moment, M. Walsh traite du principe sur lequel les tarifs convenus sont fondés.

D. Je pose à M. Walsh la question suivante: Au point de vue de ceux qui sont membres de l'Association des Manufacturiers canadiens, les chemins de fer, à qui cette partie de la loi permettrait de publier certains tarifs dans le but de reprendre leur trafic, publieraient sûrement des tarifs inférieurs à ceux qui sont présentement en vigueur. Admettez-vous que les tarifs convenus seraient tout probablement inférieurs aux tarifs actuellement en vigueur?—R. Les chemins de fer font cela actuellement, monsieur le président; ils répondent à cette concurrence des camions par des tarifs spéciaux. Ils le font presque continuellement. Ils ont des conditions fixées, à cet égard, auxquelles on ne s'est pas opposé, bien qu'elles soient discriminatoires dans leur application.

L'hon. M. Howe:

D. Je signalerais une différence. Lorsqu'il y a un tarif convenu, si l'on publie un tarif spécial pour obtenir le trafic, on l'obtiendra parce qu'on aura une convention à cet effet. Sous le régime du tarif de concurrence, on abaisse le tarif et puis on n'obtient pas le trafic.—R. C'est cela.

D. On abaisse simplement le tarif des taux sans obtenir le trafic. C'est la principale différence, n'est-ce pas?—R. Oui.

Le président:

D. Puisqu'il en est ainsi, je cherche à trouver quel tort les membres de votre Association peuvent subir si ces tarifs convenus sont mis en vigueur Si le droit de publier des tarifs convenus est accordé, quel dommage souffrira-t-on?—R. Monsieur le président, notre mémoire traite ce point assez explicitement. Le point est celui-ci: En réalité on ne suggère pas de mécanisme. Par exemple, supposons que j'aie une fabrique de meubles à Woodstock ou à Kitchener et que je vende mes meubles à Winnipeg franco, je puis signer une convention, car je contrôle le trafic, tandis que vous, vous vendez à la porte de votre fabrique. Quelle sera votre situation par rapport au prix? La question comporte tant de ramifications qu'il faudrait une journée pour la traiter. Il y a toutes sortes de choses qui entrent dans cette question.

M. Young:

D. Voudriez-vous nous expliquer ce que vous voulez dire à propos de vos meubles?—R. Je vends mes meubles, par exemple, à la Compagnie de la Baie-d'Hudson, à Winnipeg, franco. Je paye le transport. J'ai le contrôle de cette marchandise jusqu'à ce qu'elle arrive à destination. Le président a une fabrique à Kitchener et il vend ses membles à la porte de la fabrique. Le consignataire, la Compagnie de la Baie-d'Hudson, a la haute main sur la marchandise; elle en est responsable. Elle paye les marchandises à la porte de la manufacture. Moi je reçois le paiement à la livraison, à destination. Voilà deux circonstances différentes. Je suis en mesure d'aller trover la compagnie de chemin de fer et de dire: "Je vais vous donner toute la production de mon établissement de Woodstock si vous voulez m'accorder certains tarifs non seulement pour les endroits de concurrence, comme ceux qui sont mentionnés dans le bill, mais pour tous les endroits de distribution dans l'Ouest: Winnipeg, Regina, Saskatoon, etc."

D. Plusieurs compagnies peuvent-elles faire la même chose?—R. Dans un cas, c'est le destinataire qui aurait à signer la convention; dans l'autre cas, je suis dans une situation privilégiée, car je contrôle tout le port de cette production. Voilà la différence. Je crois que nous traitons de cela assez longuement dans notre mémoire.

M. Edwards:

D. Est-ce que tout cela pourrait être supprimé, monsieur Walsh, en faisant vos arrangements pour vendre en port dû?—R. Vous savez ce qu'est la pratique.

D. Oui, et je crois que c'est une vilaine pratique, tout comme celle d'inclure l'impôt sur les ventes.—R. Alors je n'ai plus rien à ajouter.

M. Howden:

D. Dans cet ordre d'idées, vous dites qu'en obtenant une convention générale pour le port de votre production jusqu'à Winnipeg, vous vous trouvez dans une situation privilégiée par rapport à l'acheteur de Winnipeg qui achète sa marchandise à la porte de la fabrique dans l'Est?—R. Oui, je suis dans une situation privilégiée, vu que je contrôle tout le transport de la production de mon établissement.

D. Il ne peut pas avoir les mêmes avantages?—R. L'autre gars ne contrôle pas le transport de la marchandise. C'est le consignataire qui contrôle cela. Il peut y avoir cinquante consignataires. Il peut y en avoir à Winnipeg, Brandon, Regina, Saskatoon, Moose-Jaw, Swift-Current, Lethbridge, ou tout autre endroit. Mais l'autre est dans une situation avantageuse pour signer une convention.

M. Bertrand:

D. Monsieur Walsh, ne croyez-vous pas que le voiturier qui donne du service 365 jours par année devrait avoir la permission de signer des conventions différentes de celles d'un autre voiturier qui ne donne du service que pendant les bonnes saisons?—R. Je dirais ceci: si les conventions sont ouvertes au public, la loi actuelle exige que tous les tarifs soient publics, il faut qu'ils soient affichés dans les gares de chemin de fer et dans les bureaux, de sorte que n'importe qui peut aller voir ce que son concurrent paye. D'autre part, si je puis obtenir une convention privée et si vous n'avez pas le droit de vous plaindre, même si vous êtes lésé, pendant un certain laps de temps, la différence dans le prix du transport fera probablement la différence dans le prix des marchandises.

L'hon. M. HOWE: Ici, la loi prévoit la publication complète. Si ce n'est pas clair, nous allons le rendre clair.

L'hon. M. STEVENS: Monsieur le président, nous examinons actuellement des détails dont il sera question dans la partie V. Je suis prêt à les discuter, mais il

me semble que si nous commençons une discussion maintenant, nous perdrons notre temps car nous devons y revenir en temps et lieu. Je crois qu'il vaudrait mieux écouter l'exposé général et alors, lorsque nous en arriverons aux clauses spéciales, nous aborderons ces détails.

Le PRÉSIDENT: Je crois que cette procédure serait sage. Monsieur Walsh, avez-vous fini votre exposé?

Le TÉMOIN: Oui.

M. Bertrand:

D. Monsieur Walsh, je crois que votre objection vise la forme plutôt que le fond de la question.—R. Je m'oppose aux tarifs de convention pour une raison de principe, d'après l'expérience acquise.

Le PRÉSIDENT: Alors nous allons appeler M. Brown.

M. ISNOR: Monsieur le président, je croyais que le ministre allait signaler comment ce point était déjà couvert par la loi.

L'hon. M. HOWE: En expliquant la loi, l'an dernier, nous avons expliqué que l'article concernant les taxes convenues exigeait une aussi large publication que les tarifs du chemin de fer. Je crois que ce point est complètement couvert, mais s'il ne l'est pas, M. Guthrie est ici et il pourra expliquer quelle disposition il y a à cet effet. Nous allons inclure cela dans la loi, car je crois que tous les intéressés voulaient la publication complète des taxes convenues, tout comme en Angleterre. Vous pouvez lire tous les jugements de la Commission d'Angleterre.

L'hon. M. STEVENS: Après que la convention a été conclue et acceptée par la Commission des transports?

L'hon. M. HOWE: La convention devrait être publiée au complet, je crois, pour entendre les objections s'il y a lieu.

L'hon. M. STEVENS: C'est encore un détail.. Je suis prêt à discuter ce point.

L'hon. M. HOWE: Parfaitement.

Le PRÉSIDENT: Si les membres du Comité n'ont pas d'autres questions à poser à M. Walsh, je vais appeler M. Brown.

M. S. B. BROWN, directeur, division des Transports, Association des Manufacturiers canadiens, est appelé.

M. BROWN: Monsieur le président, monsieur Howe, et messieurs les membres du Comité: L'Association des Manufacturiers canadiens, Inc., vous soumet respectueusement les observations suivantes relativement au bill 31 de la Chambre des communes intitulé " Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs." Inutile de dire que l'Association dont les membres constituent une grande partie de ce que l'on pourrait appeler " le public expéditeur " du Canada et comprend à la fois les expéditeurs et les consommateurs des denrées voiturées par les divers services de transport, est vitalement intéressée audit projet de loi. Ses membres sont directement intéressés au développement et au maintien des différentes catégories de transport dans des conditions telles qu'un service suffisant, prompt et sûr pourra être effectué à des tarifs raisonnables sans disparité injuste, ni préférence indue ou pratique de concurrence malhonnête.

Comme on le sait parfaitement bien, l'Association des Manufacturiers canadiens n'est pas opposée au principe de la réglementation des transports par les autorités gouvernementales. Elle reconnaîtrait que l'application de la Loi des chemins de fer et le fonctionnement de la Commission des chemins de fer du Canada ont démontré, relativement au transport par rail, la valeur et, à la vérité, la nécessité de règlements du genre de ceux qui ont été établis depuis ces quelque trente dernières années.

M. Young:

D. Expliquez-vous en quelque endroit de votre mémoire pourquoi il en est ainsi?—R. Oui. Notre Association a examiné avec l'attention la plus soignée les dispositions du bill 31 de la Chambre des communes. Elle désire cependant, et bien respectueusement, faire observer que dans son opinion certaines dispositions sont contraires à l'intérêt public et ne sont pas, par conséquent, satisfaisantes. Elles sont une violation du principe qui est la base de la présente Loi des chemins de fer, savoir, l'égalité de tarif pour tout trafic de même genre et s'effectuant de la même manière sur le même parcours. Cette loi établit un régime de règlements qui conduira inévitablement à une disparité injuste entre les expéditeurs individuels et infligera des sanctions aux compagnies de transport par eau, par air et par les grandes routes, au bénéfice des chemins de fer.

M. Bertrand:

D. Avez-vous songé au fait que présentement ce sont les voituriers par eau et par grandes routes qui punissent les chemins de fer?—R. Oui, nous y avons songé et la chose ne nous est pas agréable.

D. Et je suppose que votre Association a protesté contre le déficit de cette année?—R. Notre vice-président a déposé un mémoire l'autre jour, je crois. Si le bill 31 est adopté il va déroger sous des rapports importants au régime de réglementation institué par la Loi des Chemins de fer. Il ne serait donc pas mal à propos de faire une revue des dispositions de cette Loi, telle qu'elle s'applique aux chemins de fer canadiens. Aux termes de La loi des chemins de fer, la Commission des chemins de fer a été d'abord constituée en 1904. Aux termes de la Loi des chemins de fer les compagnies de chemin de fer doivent publier et déposer à la Commission tous les tarifs, taxes, règlements, classifications et documents analogues concernant leurs taux et services. Il n'est permis à aucune compagnie d'exiger une taxe quelconque avant que le tarif couvrant ladite taxe n'ait été déposé à la Commission. Pour la protection du public, les tarifs doivent aussi être affichés dans des endroits appropriés et la Commission a émis des règlements détaillés régissant leur publication, dépôt et affichage. Une fois déposées, les dispositions tarifaires doivent être observées et tout rabais ou toute concession sont prohibées. De plus, les taxes diverses et autres conditions relatives aux tarifs de chemin de fer doivent être raisonnables et ajustées de manière à ne pas créer de disparité injuste, de préférence ou d'avantage indu.

Lorsque l'on découvre des violations de ces dispositions, ceux qui ont recours au transport par chemin de fer peuvent présenter leurs plaintes à la Commission. Et il est important de noter que l'article 319 de la présente Loi des chemins de fer prescrit expressément que, si un client établit une présomption légale de l'existence d'une disparité injuste ou d'une préférence indue, il incombe à la compagnie de chemin de fer de prouver que les conditions imposées ne constituent pas un cas de disparité injuste ou de préférence indue. Selon les termes de l'article 319, — je cite les mots ici, mais je ne crois pas qu'il soit nécessaire de les lire à moins que vous ne le désiriez.

Le PRÉSIDENT: Oui, vous devriez les lire, je crois.

Le TÉMOIN:

> Chaque fois qu'il est démontré qu'une compagnie de chemin de fer réclame à une personne, à une compagnie, à une catégorie de personnes ou aux habitants d'une région quelconque, pour des marchandises semblables ou analogues, ou pour des services de même nature, des taxes moins élevées que celles qu'elle exige d'autres personnes, d'autres compagnies, d'autres catégories de personnes, ou des habitants d'une autre région, ou qu'elle fait des distinctions dans la manière de traiter ces autres compagnies ou ces autres particuliers, il incombe à la compagnie de démontrer que ces taxes moins élevées ou cette différence de traitement ne constituent pas une préférence indue ou une disparité injuste.

[M. S. B. Brown.]

En somme, les dispositions régulatrices de la Loi des chemins de fer ont donné satisfaction. Depuis trente-quatre ans les usagers des services ferroviaires au Canada ont eu l'assurance d'une stabilité raisonnable et n'ont souffert d'aucunes pratiques injustes. Sous le présent régime régulateur l'expéditeur individuel sait que les tarifs sont déposés et affichés pour l'inspection publique. Par conséquent, il peut découvrir facilement non seulement les taxes applicables à ses propres expéditions mais aussi celles qui s'appliquent à ses concurrents. Il sait que c'est une contravention à la loi pour une compagnie de chemin de fer que de permettre d'effectuer des rabais ou d'accorder des concessions sur les tarifs publiés. Il sait que si les taxes ou autres dispositions tarifaires violent le principe d'égalité incorporé dans la Loi des chemins de fer il peut faire disparaître les conditions dont il a à se plaindre en s'adressant à la Commission. Et il sait enfin qu'il peut avoir l'assurance que les taxes et autres conditions contenues dans un tarif seront raisonnables et applicables à tous les expéditeurs de marchandises de la même description transportées entre les mêmes endroits.

Evidemment, la Loi des chemins de fer reconnaît qu'une égalité absolue de traitement pour toutes les personnes utilisant les services ferroviaires est pratiquement impossible. La loi prescrit certaines exceptions spécifiques au principe général d'égalité. D'abord, la loi permet de fixer les taxes pour des chargements de wagons à un chiffre inférieur à celui exigé pour des chargements fractionnés. Deuxièmement, elle approuve pour les longues distances des taxes proportionnellement plus basses que pour les distances plus courtes. Troisièmement, pour les tarifs soi-disant concurrentiels, elle admet que le tarif pour une certaine distance donnée peut être, pour faire face à une concurrence spéciale, plus bas que le tarif pour une égale distance dans une région où il y a peu ou point de concurrence. Mais dans nul cas la situation d'un expéditeur individuel est-elle affaiblie en raison de ces différences de traitement, parce que les mêmes taxes doivent toujours être exigées de toutes les personnes expédiant des marchandises de la même description entre les mêmes endroits ou dans les mêmes circonstances ou conditions.

Comme ces principes fondamentaux contenus dans la Loi des chemins de fer ont résisté à l'épreuve du temps et ont remédié aux abus qui ont fait adopter la Loi des chemins de fer, les membres de l'Association des Manufacturiers canadiens, en leur qualité d'usagers des services ferroviaires, estiment que l'intérêt public exige que le principe de l'égalité de traitement à la base de la Loi des chemins de fer, devrait être perpétué dans toute loi conçue pour réglementer les transports.

Avant l'établissement de la Commission des chemins de fer, en 1904, le professeur S. J. McLean fit enquête sur la situation relative aux transports au Canada. Il est maintenant le commissaire en chef adjoint de la Commission. Son rapport sur "Les commissions ferroviaires, les griefs relatifs aux tarifs ferroviaires et la loi des chemins de fer" fourmille de renseignements démontrant le chaos où se trouvaient les tarifs des chemins de fer à l'époque. En lisant ce rapport, on verra pourquoi les usagers des services ferroviaires envisagent avec inquiétude toute loi susceptible de modifier les dispositions de la Loi des chemins de fer qui régit actuellement toutes les compagnies de chemin de fer, ou qui pourrait tendre à appliquer ces dispositions modifiées aux autres modes de transport.

RÉGLEMENTATION PROJETÉE AVEC LE BILL 31

Le bill 31 comporte deux particularités distinctes. D'abord, il tend à réglementer, non seulement le transport par rail, ainsi que le fait la Loi des chemins de fer, mais aussi le transport par eau et par air. Cela nécessiterait une modification du nom de la Commission. L'article 3 du bill stipule que la Commission des chemins de fer du Canada s'appellera à l'avenir la Commission des transports du Canada et que cette dernière expression est substituée à l'ancienne dans

la Loi des chemins de fer. Mais bien que le bill 31 étende le principe de la réglementation au transport par eau et par air, il fait une exception notable dans le cas du transport ferroviaire. Cette exclusion d'un mode de transport important, lequel, prétend-on, se ressent de la restriction des prérogatives constitutionnelles de l'Etat, a une conséquence importante dont il sera question un peu plus loin.

En deuxième lieu, le bill 31 a, dans sa partie V, laquelle établit ce qu'on appelle la "taxe convenue", introduit un principe tout à fait nouveau dans la réglementation des transports au Canada. Selon le texte du bill, "Un voiturier peut imposer la taxe ou les taxes pour le transport des marchandises d'un expéditeur, ou pour le transport d'une partie quelconque de ses marchandises, qui peuvent être convenues entre le voiturier et cet expéditeur". Le principe de la taxe convenue modifie de façon essentielle les dispositions de la Loi des chemins de fer. Il saute aux yeux qu'il rend les tarifs et les conditions de transport afférentes aux tarifs susdits susceptibles de marchandages entre le voiturier et l'expéditeur et vicie par là le principe de l'égalilté que comporte la Loi des chemins de fer. L'article 35 (1) du bill lui-même souligne cette dérogation à la Loi des chemins de fer; il permet aux voituriers et expéditeurs d'en venir à des taxes convenues "Nonobstant toute disposition de la *Loi des chemins de fer*, de la présente loi ou de tout autre statut". L'Association des Manufacturiers canadiens expose son opinion très mûrie quand elle exprime sa conviction que de l'adoption de la partie V, qui pourvoit aux taxes convenues, résultera à la longue le retour au chaos qui existait dans les transports ferroviaires avant l'établissement de la Commission des chemins de fer en 1904. Elle s'oppose à tout le principe de la taxe convenue et elle recommande donc la suppression de la partie V du bill 31.

Il est vrai que cette partie renferme diverses dispositions destinées à empêcher la fausse application de la taxe convenue, mais elles sont imprécises et insuffisantes. D'abord, il y a une clause conditionnelle à l'effet que cette taxe ne s'appliquera pas avant son approbation par la Commission des transports, et que celle-ci n'approuvera pas de taxe, si, à son avis, le but à atteindre en concluant la convention, eu égard à toutes les circonstances, peut être atteint convenablement au moyen de tarif de taxes, spécial ou de concurrence, prévu par la Loi des chemins de fer ou la présente loi. On remarquera que la décision quant à établir si le but visé pourrait être atteint au moyen d'un tarif spécial ou de concurrence n'est assujettie qu'à l'opinion de la Commission. Etant donné que la Commission, pour ce qui est de prendre une décision, n'est pas liée par les dispositions de la Loi des chemins de fer, rien ne la guide, non plus que le public, quant aux considérations sur lesquelles elle devrait se baser pour déterminer si le but visé pourrait être atteint au moyen d'un tarif spécial ou de concurreuce.

Deuxièmement, le bill renferme certaines dispositions d'après lesquelles un expéditeur ou un voiturier ainsi qu'un groupe représentatif d'expéditeurs ou de voituriers peuvent s'opposer à une taxe convenue, en certains cas avant, en d'autres après que la Commission a approuvé la taxe. Ces dispositions seraient, il va de soi, tout à fait illusoires, à moins qu'un expéditeur ou un voiturier n'ait quelque moyen de découvrir les détails d'une taxe convenue dont il pourrait être grevé et, en conséquence, l'article 35 (2) prévoit que "les détails d'une taxe convenue doivent être déposés au bureau de la Commission dans les sept jours de la date de la convention, et il doit être donné à la Commission un avis de la demande en approbation de la taxe convenue en la manière que la Commission peut prescrire". Nous prétendons que les dispositions de l'article 35 relatives à la publicité sont tout à fait insuffisantes et, donc, que les dispositions du bill contre l'abus de la taxe convenue sont en fait illusoires. Tout ce que cet article exige c'est qu'avis de la demande d'approbation soit donné et ce, seulement, de la manière que la Commission peut prescrire. Les amples dispositions de la Loi des

chemins de fer relatives à la publication, au dépôt et à l'affichage des tarifs ne s'appliquent pas ici.

Le PRÉSIDENT: La Commission peut enjoindre que les dispositions applicables aux autres tarifs soient applicables aux taxes convenues.

Le TÉMOIN: Croyez-vous qu'elle pourrait faire cela en vertu de la disposition qui stipule que "la Commission doit donner avis"? Il n'est pas stipulé qu'elle doit donner autre chose qu'un avis. Est-ce que cela comprend toutes ces particularités?

L'hon. M. STEVENS: Il n'y a là rien d'obligatoire.

Le TÉMOIN: Non.

La Loi actuelle des chemins de fer exige qu'on demande les mêmes tarifs à tous ceux qui expédient des produits de même nature dans des conditions et circonstances essentiellement analogues. L'expression "conditions et circonstances essentiellement analogues" a été interprétée par la Commission comme ne s'appliquant qu'aux conditions et circonstances du trafic et du transport afférentes à la partie de la voie ferrée dont il s'agit. Autrement dit, dans toute décision tendant à établir si les consignations d'un certain expéditeur se font dans des conditions et circonstances essentiellement analogues par comparaison à celles d'un autre expéditeur, les considérations à l'effet qu'un expéditeur expédie ou n'expédie pas par train, ou expédie ou n'expédie pas toute sa production par train, n'entrent pas en ligne de compte, mais ce sont plutôt celles qui ont rapport au trafic et aux conditions d'exploitation sur la partie de la ligne dont il s'agit qui s'appliquent, c'est-à-dire le fait que la ligne traverse un territoire à densité de trafic forte ou faible, ou que les conditions d'exploitation sur cette partie de la ligne sont défavorables ou favorables, et des considérations analogues. Ainsi un expéditeur qui expédie par chargement de wagon peut consulter le tarif applicable et y trouver ce qu'il doit payer. Il sait que son concurrent qui peut avoir dix chargements de wagon à expédier doit acquitter le même tarif sur la même denrée entre les mêmes endroits. Comme la Loi des chemins de fer interdit expressément toute disparité de traitement entre les localités là où les conditions et les circonstances sont essentiellement analogues, il sait qu'une autre localité où un concurrent possède un établissement ne peut bénéficier de tarifs relativement plus bas que ceux qu'on lui demande.

Un expéditeur ou une localité n'aurait aucunes telles garanties sous le régime de la partie V du bill 31. Il est vrai que cet article 35 (5) du bill dit qu'un expéditeur qui considère que ses affaires seront l'objet d'une disparité injuste si une taxe convenue est approuvée, ou que ses affaires ont été l'objet d'une disparité injuste par suite de l'établissement d'une taxe convenue, peut demander à la Commission de fixer une taxe pour le transport de ses marchandises (qui sont les mêmes ou semblables aux marchandises auquelles se rapporte la taxe convenue ou qui sont offertes pour être transportées dans des circonstances et conditions essentiellement semblables) par le même voiturier avec lequel il est préposé d'établir ou il est établi une taxe convenue. Mais avant tout, le fardeau de la preuve d'une disparité injuste et de circonstances essentiellement semblables repose, aux termes du bill, et contrairement aux termes de la Loi des chemins de fer, sur l'expéditeur. Deuxièmement la Commission peut, et semble même en être requise par le bill,—en déterminant si le trafic doit être offert dans des circonstances et à des conditions essentiellement semblables à celles des marchandises auxquelles s'applique la taxe convenue, tenir compte non seulement du trafic et des conditions et circonstances de transport sous lesquelles la marchandise est transportée, comme le prévoit la Loi des chemins de fer, mais de toutes circonstances et conditions afférentes aux affaires de l'expéditeur ou à celles auxquelles la taxe convenue s'applique, comme le tonnage concerné (poids vrac ou nombre), le prix, la distance moyenne, toute la production de l'expéditeur ou une partie de la production de l'expéditeur, la taxe moyenne de transport sur un

laps de temps immédiatement écoulé et les circonstances similaires qui seraient considérées entièrement non pertinentes aux termes de la loi des chemins de fer. S'il faut s'en rapporter au texte du bill, un tarif différent pourrait être consenti à un expéditeur parce qu'il expédie dix chargements complets contre un par son concurrent, ou tout le rendement de sa fabrique contre le rendement partiel d'un concurrent.

En réalité la partie V du bill 31 légalisera l'établissement de tarifs basés sur des circonstances et des conditions qui, aux termes de la Loi des chemins de fer, ne seraient pas admises par la Commission en déterminant si oui on non la différence de traitement constitue une disparité injuste, et, là où des conventions sont approuvées par la Commission, cette approbation serait ajoutée comme justifiant une pratique que la Commission n'approuverait pas aujourd'hui.

La disposition finale de la partie V du bill visant à empêcher l'abus d'une taxe convenue se trouve à l'article 37. Tout groupe représentatif de voituriers peut formuler une plainte au ministre des Transports appuyée sur le fait qu'une taxe convenue existante place le genre d'affaires auxquel il se livre dans une situation injuste et désavantageuse. Si le ministre est convaincu que dans l'intérêt national la plainte devrait faire l'objet d'une enquête, il peut déférer cette plainte à la Commission des transports. Nous croyons qu'il n'existe pas de bonnes raisons d'exiger qu'un groupe de voituriers engagé dans un commerce de transport différent de celui du voiturier qui a consenti à la taxe convenue dont on se plaint, obtienne le consentement du ministre avant de s'adresser à la Commission, alors que des voituriers individuels engagés dans un même genre de transport peuvent s'adresser directement à la Commission.

L'hon. M. HOWE: Vous n'avez pas tout lu. On y établit une limite de temps pour en appeler de la taxe convenue. La taxe convenue peut faire l'objet d'un appel dans l'année. Après deux, trois ou quatre ans, si un voiturier concurrent s'adresse à la Commission pour se plaindre de ce que certaines taxes convenues nuisent à son commerce, le ministre peut ordonner à la Commission de rouvrir l'affaire.

Le TÉMOIN: Dans ce cas la Commission peut annuler une taxe même si le laps de temps n'est pas expiré?

L'hon. M. HOWE: L'intéressé peut se plaindre auprès de la Commission dans les douze mois de l'imposition de la taxe.

Le TÉMOIN: La taxe convenue, sans la limite de temps, c'est bien cela?

L'hon. M. HOWE: Non; la taxe convenue vaut pour un temps déterminé, au gré de la Commission. Le plaignant perd son droit d'appel après un an s'il s'agit de plaignants individuels; mais si un groupe d'expéditeurs prétend que dans l'intérêt national un tel état de choses soit répréhensible, toute décision peut être remise à l'étude

Le TÉMOIN: Le voiturier individuel peut porter une plainte en tout temps après un an.

M. PARENT: Un an de la date de l'approbation.

L'hon. M. HOWE: Oui, un an de la date de l'approbation. Mais en tout temps dans les limites de ce laps de temps, il peut porter sa plainte. Et même après cette date, un groupe de voituriers peut s'adresser à la Commission et déclarer que tel état de choses existe au détriment de son industrie. Le ministre peut, s'il juge qu'il est de l'intérêt national de le faire, renvoyer la plainte à la Commission pour qu'elle entende de nouveau l'intéressé, et la Commission peut dans ce cas annuler la taxe convenue même après un an.

Le TÉMOIN: Ce que je veux dire c'est que le voiturier individuel, aux termes de l'alinéa 8 de ce bill et en tout temps après l'expiration d'un an, peut s'adresser directement à la Commission.

L'hon. M. HOWE: Avant l'expiration.

Le TÉMOIN: Après l'expiration. Si le voiturier individuel peut le faire, pourquoi un groupe organisé de voituriers ne pourrait-il pas s'adresser directement à la Commission? Si un individu peut le faire, il est bien certain qu'un groupe organisé de voituriers le peut aussi.

L'hon. M. HOWE: La loi dit qu'un groupe peut le faire.

Le TÉMOIN: Cela ne se trouve qu'à l'article 37 du bill. Tout groupe de voituriers désigné au bill comme constituant un groupe de voituriers peut porter plainte.

Il peut être permis ici de se demander dans l'intérêt de qui le principe de la taxe convenue fut introduite dans le bill. L'Association des Manufacturiers canadiens s'y oppose. D'autres associations d'expéditeurs et de voituriers s'y opposent aussi. Si la taxe convenue vise à protéger les chemins de fer contre une concurrence de la part des voituriers rouliers en les relevant de leurs obligations aux termes de la Loi des chemins de fer, il devrait être reconnu qu'une telle attitude donnerait aux chemins de fer un avantage indu car il n'y a rien dans le bill qui empêche la partie V de s'appliquer au détriment sérieux du transport roulier. Un certain nombre de clauses de la partie V visent à protéger le voiturier individuel comme l'expéditeur individuel tout autant que les groupes représentatifs d'expéditeurs et de voituriers, mais le terme "voiturier" signifie aux termes du bill *"une personne qui se livre au transport par chemin de fer, par eau et par air"*. Ces clauses ne constituent donc aucune protection pour les voituriers rouliers. C'est là une des iniquités qui résultent du fait que le bill ne réglemente le transport roulier.

L'Association se rend pleinement compte de la situation difficile où les chemins de fer se sont trouvés placés du chef d'une concurrence non réglementée de la part d'autres modes de transport. Elle n'est pas non plus sans constater la difficulté de réglementer le transport roulier dont un bonne partie se trouve sous la juridiction des provinces. Certains des embarras éprouvés par les chemins de fer à ce sujet seront diminués par la réglementation du transport par eau et par air contenue aux parties II et III du bill. Grâce toutefois à la partie V, ce bill vise à améliorer la situation des chemins de fer non en réglementant la concurrence, jusqu'ici libre, qui leur a nui dans le passé, mais en allégeant le volume de règlements auxquels ils furent eux-mêmes assujétis, et assujétis à bon droit, aux termes de la Loi des chemins de fer. Cet abandon radical des clauses fondamentales de la Loi des chemins de fer prévu par cette partie du bill fait fi de l'intérêt public.

Le transport roulier, comme le transport par eau et par air, est d'une importance nationale. Le chiffre des dépenses consenties par les provinces sur les routes est terrifiant; il en est de même des dépenses de l'Etat pour les voies d'eau navigables et pour le transport par voie des airs. Il semble évident que les chemins de fer pourraient, grâce à leur moyens de transport établis d'un océan à l'autre, recourir à la partie V pour nuire considérablement à l'activité d'autres modes de transport jouissant de moindres avantages. Assez souvent il y aura tendance à priver les expéditeurs, et en particulier ceux faisant un commerce de proportions nationales, des avantages de ces autres moyens de transport, étant donné que l'arme déposée aux mains des chemins de fer par cette partie du bill donnera lieu à des conditions que les expéditeurs jugeront trop sévères pour pouvoir y résister ou les déjouer. En d'autres termes, s'ils veulent expédier une forte partie de leurs marchandises par chemin de fer et le reste, pour raisons soit de service, soit de commodité, par d'autres moyens de transport, ils peuvent se trouver devant l'alternative ou de tout expédier par chemin de fer ou de payer sur leurs marchandises en chemin de fer des taux plus élevés que leurs concurrents.

De fait, depuis quelques années les provinces tendent à réglementer de plus en plus le transport roulier. Dans la province d'Ontario, une commission royale poursuit actuellement une enquête sur les conditions du transport roulier et les témoignages rendus jusqu'à présent devant cette commission laissent voir le désir d'un contrôle plus étroit de ce commerce surtout en ce qui regarde la publication, la déposition et l'affichage des tarifs. Plusieurs provinces ont déjà passé des règlements pour contrôler les tarifs et, à ce point de vue, il y a progrès. L'adoption de la partie V aurait presque certainement un effet désastreux non seulement sur le contrôle que certaines provinces exercent actuellement sur les tarifs, mais aussi sur la possibilité pour les autres provinces d'établir ce contrôle. Presque certainement, les provinces hésiteraient à imposer à leurs compagnies de transport roulier une réglementation des tarifs s'il restait permis aux chemins de fer de réduire les leurs au moyen de la taxe convenue.

ASPECTS CONNEXES DU BILL 31

La plus forte partie des critiques que renferme ce mémoire vise la partie V du bill 31 et la taxe convenue. L'Association des Manufacturiers canadiens est d'avis que la partie V du bill est la plus dangereuse mais, si elle insiste davantage sur cette partie, elle ne voudrait pas laisser entendre par là qu'elle approuve les autres clauses du bill. Par exemple, la partie II vise à réglementer, entre autres choses, ce qu'on appelle le service intercostal, c'est-à-dire, le service qui relie les ports canadiens de l'Atlantique aux ports canadiens du Pacifique en passant par le canal de Panama. Ce service a surtout pour but de faire face à la concurrence étrangère et en particulier celle qui vient du service entre les ports britanniques et européens et Vancouver et entre les ports de l'Atlantique et du Pacifique des Etats-Unis.

L'hon. M. Howe:

D. Vous dites que le service entre les ports de l'Atlantique et du Pacifique des Etats-Unis n'est soumis à aucune réglementation; êtes-vous sérieux?—R. Non; j'ai dit une partie de cette concurrence. Nous savons qu'il existe une réglementation aux Etats-Unis, mais le service britannique et tout service étranger, autre que celui des Etats-Unis, n'est soumis à aucune réglementation.

Une partie de cette concurrence est dangereuse du fait qu'elle n'est soumise à aucune réglementation. Une fois les taux du service intercostal établis en vertu du bill 31, il sera assez difficile de les modifier de façon à faire face à cette concurrence non réglementée et c'est pourquoi nous recommandons d'exclure ce service du bill.

De plus, l'article 10 (6) de la partie II statue que nul permis ne sera délivré dans le cas d'un navire autre qu'un navire britannique, importé désormais au Canada, dont la construction remonte à plus de dix ans avant ladite importation. Mais en vertu de l'article 12 (4) les dispositions de la partie II ne s'appliquent pas au transport des marchandises en vrac. Donc, point ne sera besoin de permis, en vertu du bill 31, si ce bill est adopté, pour les bateaux faisant le transport des marchandises en vrac et l'on pourra se servir au Canada de navires autres que des navires britanniques, dont la construction remonte à plus de dix ans avant leur importation, pour le transport des marchandises en vrac. Nous suggérons que l'on devrait défendre l'usage au Canada d'un navire autre qu'un navire britannique, importé désormais au Canada, dont la construction remonte à plus de dix ans avant ladite importation et ce pour le transport des marchandises tant empaquetées qu'en vrac.

Il y a plusieurs manières d'atteindre le but visé. Mais la manière la plus simple serait peut-être de retrancher du bill l'alinéa 12 (4). Ce paragraphe, comme on le mentionnait plus haut, déclare que la partie II ne s'appliquera pas

dans le cas du transport des marchandises en vrac. En d'autres termes, nous insistons pour que la partie II du bill 31, relatif à l'octroi de permis aux navires faisant le commerce entre un port du Canada et un autre port du Canada s'applique aux navires qui font le transport de marchandises en vrac tout comme à ceux qui font le transport de marchandises empaquetées et le transport des passagers. La présente suggestion signifie que le paragraphe 1 de l'article 2, partie II, qui statue que: "Nul navire, autre qu'un navire autorisé sous le régime de la présente Partie, ne doit transporter des marchandises ou passagers d'un port ou endroit du Canada à un autre port ou endroit du Canada, soit directement, soit par voie d'un port étranger, ou pour une partie quelconque du trajet" s'applique au transport des marchandises en vrac. Et que nul permis ne soit délivré dans le cas d'un navire autre qu'un navire britannique, importé désormais au Canada, dont la construction remonte à plus de dix ans avant ladite importation que ce navire soit ou non employé au transport de marchandises en vrac. Il faut remarquer cependant que l'Association ne recommande pas, toutefois, d'appliquer au transport des marchandises en vrac la partie IV du bill 31 relative aux trafic, taxes et tarifs.

Pour revenir en terminant à la partie V du bill 31, nous sommes d'avis que l'adoption de ses dispositions non seulement apporterait de la confusion dans le domaine du transport par chemin de fer, où l'expérience a démontré la nécessité d'une réglementation, mais rendrait inutile toute tentative pour arriver dans le domaine du transport roulier à l'ordre et à la stabilité, qualités qui se sont aussi montrées de première importance. On ne saurait, à notre avis, déclarer dans l'intérêt public des dispositions qui agiraient en ce sens et qui, en plus, établiraient une disparité injuste entre les expéditeurs et entre les voituriers par eau, par air et par route.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un aurait-il des questions à poser à M. Brown?

M. Heaps:

D. J'aurais une question à poser; M. Brown fait allusion, je crois, aux tarifs que les provinces pourrait mettre en vigueur pour le transport roulier. Je me demande quelles provinces, jusqu'à présent ont pris des mesures pour exercer un contrôle adéquat sur le trafic roulier?—R. Quant à la réglementation des tarifs, on la trouve actuellement surtout dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan, du Nouveau-Brunswick et de la Colombie-Britannique. En Saskatchewan, au Manitoba et, je crois, au Nouveau-Brunswick, il y a une commission chargée de voir à cette question de réglementation et qui, en fait, établit l'échelle des tarifs et accorde certaines réductions dans des cas spéciaux; mais lorsqu'un taux est spécifié dans un tarif il s'applique. Il n'y a pas lieu de soumettre les tarifs comme doivent le faire les chemins de fer à la Commission des chemins de fer, ou comme nous le voudrions, puisque nous pensons que c'est un meilleur système. Toutefois, on y a pensé.

D. Supposons qu'une compagnie de transport roulier ait signé une convention par laquelle elle accepte un tarif égal à la moitié de ce que serait le tarif régulier des chemins de fer; pensez-vous que le chemin de fer puisse arriver à faire concurrence à de telles conventions?—R. Quant à faire concurrence,—évidemment la seule réponse c'est qu'ils auraient à rencontrer ces tarifs pour obtenir le trafic; bien que, si le chemin de fer donnait un meilleur service, peut-être pourrait-il obtenir des tarif un peu plus avantageux. Comme de raison, je tiens compte qu'en supposant le tarif d'une moitié moindre que celui des chemins de fer vous ne rapportiez qu'un cas hypothétique. Si ces tarifs n'étaient que la moitié de ceux des chemins de fer il semble que les provinces devraient créer quelque organisme ou commission pour les réglementer, quelque chose dans le sens de la Commission des chemins de fer pour les tarifs de chemins de fer, quelque chose, enfin, qui permettrait aux gens de se présenter devant un bureau et de

dire pour quelle raison ces tarifs sont trop bas. C'est ce qui devrait exister, je crois. Il n'y a aucun doute là-dessus.

D. Il n'y a pas, à l'heure actuelle, des collaborations entre les provinces ou les autorités fédérales quant à la réglementation de ces tarifs?—R. Non, pas à l'heure actuelle.

D. Il y a des difficultés constitutionnelles?—R. Oui, il y en a.

D. Je veux savoir comment vous vous y prendriez pour combattre les tarifs réduits établis par les chemins de fer faisant opposition.—R. Naturellement, ils en ont la chance, maintenant. La Loi des chemins de fer leur permet de fixer les tarifs de concurrence qu'ils veulent.

D. Savez-vous si quelque province surveille l'application des tarifs qu'elle a déterminés?—R. Je ne pourrais pas vous renseigner là-dessus. Il est rumeur qu'elles ne surveillent pas l'application des tarifs comme elles le devraient. Il faut se rappeler que cette situation du transport roulier est toute récente et il nous faut faire quelques expériences, tout comme nous l'avons fait pour les chemins de fer avant que la Commission des chemins de fer ne fût instituée. Si vous étudiez l'historique, vous y verrez que pendant bien des années, avant l'existence de la Commission des chemins de fer, les tarifs, dans leur ensemble, étaient loin d'être satisfaisants. Bien des années ont passé avant qu'ils ne descendent à un niveau raisonnable.

M. Howden:

D. Croyez-vous que les chemins de fer soient en état de faire concurrence aux entreprises de transport roulier et à leurs tarifs?—R. Personnellement, je ne pourrais rien vous dire de concret; je ne puis que vous dire ce que je sais par d'autres. Ceux qui s'y connaissent partagent généralement l'opinion qui veut que les chemins de fer, en matière de transport à courte distance, — que cela soit ce que cela voudra, — dans le moment c'est essentiellement problématique, — on partage généralement l'opinion que les camionneurs peuvent faire le transport à courte distance beaucoup mieux que ne le peuvent les chemins de fer.

D. A meilleur marché?—R. Oui.

M. Isnor:

D. Voulez-vous prendre la page 9 de votre mémoire? Vous dites:

> Quelques dispositions de la partie V sont destinées à protéger les expéditeurs et les voituriers individuels aussi bien que les groupes représentatifs d'expéditeurs ou de voituriers, mais ce terme de " voituriers " est défini dans ce bill comme signifiant " voituriers par rail, par eau et par air." Ainsi donc ces dispositions ne donnent aucune protection aux voituriers rouliers. Voilà une des injustices qui résulte du défaut de ce bill de réglementer le transport roulier.

Je voulais vous demander pour quelle raison vous avez avancé cet argument. Etait-ce en vue de protéger l'expéditeur ou bien les propriétaires de camions ou les camionneurs?—R. Nous avons avancé cet argument pour prouver que le bill ne couvre pas toute l'étendue du transport de la manière que nous voudrions, afin qu'après étude sérieuse et finale, toutes les parties intéressées, — les expéditeurs, les consignataires et les voituriers, — se trouvent sur un pied d'égalité, et afin d'obtenir quelque stabilité.

D. En ce qui regarde le bill nous n'avons pas à nous occuper de l'opération de camions sur les routes?—R. Excepté que le bill précédent, celui de l'an dernier, constituait une tentative en ce sens.

D. Il n'est pas question du bill B de l'an dernier; nous nous occupons du bill 31.—R. Ne croyez-vous pas que nous devrions en faire mention?

D. Pas d'après cette clause. Je voulais bien définir que nous ne nous occupons pas de l'opération de camions sur les routes?—R. Les explications que je viens de vous donner constituent la base de ce que nous avons avancé.

[M. S. B. Brown.]

M. Howden:

D. Poursuivant la question précédente, je désire en poser une autre...

L'hon. M. STEVENS: Plus fort, monsieur Howden, nous ne pouvons vous entendre.

M. Howden:

D. Je désire faire suivre ma question précédente d'une autre qui me semble bien significative. M. Brown a dit tout à l'heure qu'il ne croyait pas les chemins de fer capables de concurrencer les entreprises de transport roulier quant au service de transport à courte distance. A mon sens, il y a aussi, monsieur le président, un autre aspect important, c'est en ce qui regarde la satisfaction que donne ce service. Il a été signalé aux délibérations d'aujourd'hui que les camions donnaient un service plus satisfaisant que les chemins de fer à cause du factage, vu le fait qu'en se servant de camions on n'avait pas besoin de s'occuper du camionnage au départ et à l'arrivée des marchandises. Voici donc ma question; grâce à leurs moyens de factage aux points de départ et d'arrivée, les chemins de fer sont-ils en mesure de donner un service aussi satisfaisant?—R. Je crois qu'ils ont démontré que la chose était praticable puisqu'ils l'ont introduite de nouveau en quelques endroits. Ce n'est confiné qu'à quelques territoires; ils n'ont pas essayé de généraliser la partique par tout le pays comme aux Etats-Unis. En différents endroits ils opèrent un service de cueillette et de livraison à domicile avec succès. Je comprends que c'est pour cette raison qu'ils ont pu faire si bien face à la concurrence des camions et il est possible que ce soit dû à cela s'ils reprennent le trafic qu'ils avaient perdu.

D. Vous dites que les chemins de fer ont pu faire face à la concurrence des camions?—R. Oui. Prenez par exemple le transport entre Toronto et Montréal. D'habitude il se faisait en 48 heures mais les conditions ont été si améliorées que ce transport se fait maintenant pratiquement du jour au lendemain.

D. Les chemins de fer ont fait cela?—R. Oui.

M. LOCKHART: Je désire faire remarquer que les camions ont un effet beaucoup plus considérable sur les entreprises de chemins de fer qu'on ne l'a indiqué ici. Je sais personnellement qu'un camion peut recueillir les marchandises à la porte même de l'usine et les livrer à 60, 70 ou 80 milles de là en meilleur état que si on les avait expédiées par chemin de fer. J'en ai moi-même fait l'expérience.

M. O'NEILL: Au bas de la page 8, le mémoire dit:

> Il est nécessaire de souligner que ce serait donner un avantage indu aux chemins de fer, vu qu'il n'y a rien dans le bill pour empêcher la partie V (D) de s'appliquer au grave détriment des entreprises de transport routier.

Monsieur le président, je crois qu'au lieu de donner un avantage indu aux chemins de fer, cette partie du bill tend plutôt à supprimer l'avantage indu dont bénéficient maintenant les camions. Je ne crois pas qu'elle ait du tout pour effet d'avantager indument les chemins de fer. Elle s'efforce plutôt d'élimiter l'avantage indu qui existe déjà en faveur des camionneurs.—R. A mon avis, c'est réellement matière d'opinion et tout dépend de l'aspect de la question qu'on envisage.

D. Bien entendu, c'est l'opinion de l'Association des Manufacturiers canadiens?—R. Oui. Je crois que c'est tout ce qu'il y a à dire, excepté ceci: je ferais remarquer que les chemins de fer, avec leurs moyens plus étendus, ont un avantage national marqué en ce sens qu'ils ont toutes les facilités pour établir par tout le pays un service qui peut fonctionner en tout temps de l'année, alors que les autres services ne peuvent fonctionner que pendant certaines périodes. Prenez, par exemple, les transports par eau. Ils ne peuvent fonctionner que durant les mois d'été et, quant au transport routier, il y a certaines époques de l'année

où les chemins sont impraticables. Les chemins de fer ne sont pas assujettis à ces conditions climatiques qui affectent les autres modes de transport. Les camionneurs ne peuvent couvrir qu'une certaine distance. Ils ne pourraient établir un service de Toronto à Vancouver, par exemple, avec quelque chance de succès.

M. Edwards:

D. Il me semble qu'une bonne partie de cette difficulté pourrait s'éliminer en plaçant les grandes routes sous la juridiction fédérale.—R. Absolument, si cela pouvait se faire.

D. Je me demandais si au lieu d'insister sur les observations que vous avez faites au sujet des taxes convenues vous n'auriez pas dû faire des représentations aux diverses provinces.—R. Nous faisons des représentations aux provinces depuis douze ans. Nous leur avons justement suggéré de s'unir. Nous avons fait la même suggestion au ministre, mais il signale qu'il y a beaucoup de difficulté à ce sujet.

D. A part la partie du bill qui traite des taxes convenues, n'y aurait-il pas là une recommandation à faire aux provinces?—R. Je serais très heureux que notre comité soit saisi de la question et je suis sûr qu'il coopérerait volontiers.

L'hon. M. Howe:

D. Sans doute, cela ne supprimerait pas la nécessité de la partie V, car là où cette partie est en opération vous avez justement la situation qui se produit lorsque les grandes routes et les chemins de fer sont sous la même juridiction. On se servirait encore de la partie V. C'est elle qui accorde aux chemins de fer l'avantage, signalé par M. Brown, de donner du service douze mois par année.

M. EDWARDS: Les grandes routes sont interprovinciales tout comme les chemins de fer; ainsi elles pourraient être automatiquement placées sous la juridiction de votre département.

L'hon. M. HOWE: Oui, mais il y a des difficultés.

M. McIVOR: J'aimerais poser une question d'ordre général: Lorsque la route trans-canadienne sera terminée et qu'il sera plus commode et moins dommageable pour les marchandises de les faire transporter par camion, qu'adviendra-t-il des chemins de fer?

M. Young:

D. Tandis que j'écoutais la lecture de ce mémoire, il m'a paru que le gros de l'argument qu'on employait était basé sur la supposition que ces tarifs ne recevraient pas la publicité nécessaire; si le bill pourvoit à une publicité suffisante, cela ne mettra-t-il pas fin à bien des arguments comme ceux que vous avez employés ici aujourd'hui.—R. Je ne le crois pas.

D. Alors pourquoi perdez-vous tant de temps à examiner cet aspect de la question? Car cela me semble être votre principale préoccupation au sujet de la partie V?—R. J'espère que vous le relirez et je crois que vous trouverez que la principale chose qu'on ne permet pas aujourd'hui, ce sont les circonstances et les conditions dont on profite pour établir les tarifs fondamentaux.

D. A votre point de vue, qui va être affecté par ce bill?—R. Nos membres semblent penser que tout le monde va être lésé: non seulement ceux de nos membres qui sont gros expéditeurs, mais aussi les petits expéditeurs.

D. Jusqu'où êtes-vous allé dans cette question? Connaissez-vous les vues de quelqu'un en dehors de votre Association?—R. Je ne puis parler qu'au nom des membres de notre Association.

M. WALSH: Au nom du public aussi. Pardon, je veux dire juste un mot. Lorsque la Commission des chemins de fer fut fondée, il y avait aucune égalité dans les tarifs. Nous avions même des dirigeants de chemins de fer qui se faisaient

concurrence entre eux et offraient des tarifs spéciaux aux expéditeurs. La première tâche de la Commission fut de mettre tout le monde sur le même pied, producteurs et consommateurs, et de voir à ce que tous fussent traités de la même manière; telle est la situation aujourd'hui, et nous avons des membres de notre Association qui ont un tarif réellement à leur avantage et au détriment d'autres membres de l'Association.

M. Young (à M. Walsh):

D. Vous ne voulez pas dire que par ce bill nous retournons à la situation qui existait avant 1904?—R. Oui.

M. O'NEILL: M. le président, lorsque la Commission des chemins de fer fut constituée il y a un bon nombre d'années, il n'y avait aucun autre moyen de transport pour concurrencer les chemins de fer, sauf la navigation. Vous établissiez des règlements et des restrictions pour empêcher les compagnies de chemin de fer de faire des passe-droits au détriment de certains expéditeurs, ce qui était très juste, mais nous avons de ces différences de traitements aujourd'hui. Et ce bill, à mon avis, tente d'établir quelque chose qui supprimera cette disparité injuste de traitement.

L'Association des Manufacturiers, je puis le constater par ce mémoire, a donné beaucoup d'attention, de temps et de réflexion à la question et je crois que son mémoire va nous être utile. Mais il nous semble que si elle s'oppose à la partie V, elle devrait être prête à suggérer quelque chose pour la remplacer et pour faire disparaître cette situation. C'est très bien de dire qu'il faudrait supprimer la partie V, mais si vous enlevez à une loi son principal moyen d'action, vaut autant jeter la loi aux oubliettes.

Le TÉMOIN (M. Brown): Si on me permet de le dire, je crois que si vous relisez le mémoire, vous constaterez que ce que nous disons c'est que les règlements que nous avons pour les chemins de fer devraient s'étendre aux autres modes de transport. Voilà ce que nous avons dit.

M. Isnor:

D. Quelles sont ces autres modes de transports?—R. La navigation et le camionnage. Il y a une difficulté au sujet du transport routier, mais cela ne veut pas dire que la chose ne peut pas se faire.

M. YOUNG: Cela ne peut pas se faire par nous.

M. Heaps:

D. Je vous demanderais si l'Association que vous représentez est en faveur de la libre concurrence entre les chemins de fer et les grandes routes.—R. Pardon?

D. J'aimerais savoir si l'Association que vous représentez est en faveur de la libre concurrence entre les chemins de fer et les camions?—R. Je ne dis pas "libre concurrence", non car si vous voulez dire enlever toutes les restrictions et laisser tout le monde libre, nous ne voulons pas dire cela. Nous voulons une réglementation comme nous l'avons aujourd'hui en vertu de la Loi des chemins de fer.

M. Young:

D. Les camions sont-ils libres de toutes restrictions?

M. HEAPS: Nous n'avons pas le pouvoir de contrôler ni de réglementer le trafic routier.

Le TÉMOIN: Vous dites que vous ne pouvez le faire. Je ne sache pas que ce soit une impossibilité, mais c'est une situation difficile. Nous essayons de l'obtenir des provinces, et éventuellement nous espérons que par cette démarche nous pourrons obtenir que le gouvernement fédéral et les provinces en arriveront à une entente au moyen de commissions mixtes. Nous l'avons déjà suggéré.

M. Young:

D. En attendant, vous êtes disposé à constater la disparité injuste qui existe maintenant.—R. Vous ne pouvez pas changer cela du soir au matin. Vous devez vous rendre compte qu'il existe maintenant un autre mode de transport. Les grandes routes n'ont été construites que depuis les dix ou douze dernières années et elles ne constituent un facteur du problème que depuis cinq ans. Vous ne pouvez pas faire cela en un instant.

M. Bertrand:

D. Vous ne voulez pas que les chemins de fer aient à faire face à une concurrence injuste et vous voulez que les chemins de fer restent comme ils étaient en 1904 alors qu'ils n'avaient pas de concurrence?—R. Non, nous n'aimons pas ce qui se passe relativement à nos grandes routes.

D. Nous ne l'aimons pas, non plus.—R. Mais nous ne croyons pas que ce bill accomplisse ce qui en est attendu.

M. O'Neill:

D. L'Association des Manufacturiers serait-elle prête à convenir qu'avant d'obtenir un permis pour le camionnage de marchandises toute compagnie de camionnage devra accepter les tarifs établis par les compagnies de chemin de fer et déclarer de plus qu'elle est prête à manutentionner les marchandises trois cent soixante-cinq jours par année et qu'elle acceptera toute catégorie de marchandises que ce soit, du charbon, du coke ou quoi que ce soit, que l'expéditeur désire faire transporter?—R. Non.

D. Ou du blé ou toute autre chose qu'il désire expédier. Telles que les choses sont aujourd'hui, ces camionneurs prennent ce qu'ils veulent et, pour ce qu'ils ne veulent pas accepter, ils vous disent qu'ils ne peuvent pas en effectuer le transport. Telle est la situation aujourd'hui.—R. Oui, et la raison en est que le propriétaire du camion doit d'abord nécessairement obtenir un certificat de transport de la province. La plupart des provinces l'exigent. Ensuite il rédige et dépose un tarif. Puis dans ce tarif, ou classification, ou tout autre document, il expose qu'il acceptera une certaine classe de marchandises. Les compagnies de chemin de fer disent qu'elles accepteront toutes sortes de marchandises et ,ayant dit cela, elles deviennent des voituriers ordinaires et elles sont obligées de s'en tenir à cela. Tel est notre point. Les camionneurs devraient dire ce qu'ils veulent transporter. Cela ne veut pas dire que tout propriétaire de camion devra transporter toutes sortes de marchandises, parce que cetraines camionneurs veulent se restreindre au transport de certaines choses. J'ignore comment vous pourriez les forcer à le faire. Vous ne forcez pas les chemins de fer: ils y voient eux-mêmes.

M. Bertrand:

D. Il faut bien qu'ils en agissent ainsi car autrement ce serait malheureux; tout le monde viendrait se présenter devant la Commission des chemins de fer?—R. Oui, ils viendraient se plaindre.

D. Et votre Association ne serait pas prête à approuver une taxe spéciale en hiver en faveur des chemins de fer alors que les autres voituriers ne peuvent pas transporter de marchandises?—R. Bien...

Le PRÉSIDENT: L'article 312 de la Loi des chemins de fer oblige les compagnies de chemins de fer. Ces dernières doivent fournir, au point de départ, au point de raccordement de leurs chemins de fer avec d'autres, et à tous les points d'arrêt établis à cette fin, des installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises, présentées à la compagnie pour être transportées. Elles sont obligées de fournir des installations suffisantes et

convenables pour le transport, le déchargement et la livraison de ces marchandises, sans retard et avec le soin et la diligence voulus; recevoir, transporter et livrer ces marchandises. Par conséquent, sous l'empire de la Loi des chemins de fer, il n'est pas permis à une compagnie de chemin de fer de refuser de transporter des marchandises. Elle doit fournir les installations, accepter, transporter et livrer les marchandises.

M. Heaps:

D. Je voudrais encore savoir si l'Association de M. Brown est en faveur de la concurrence entre les chemins de fer et les grandes routes?—R. Je ne sais trop si je puis vous répondre et dire que nous sommes en faveur de la concurrence. Nous ne la recherchons pas.

D. Non, mais vous voulez encore maintenir le transport roulier pour faire concurrence aux chemins de fer?—R. En tant que le transport roulier est concerné...

Le président:

D. Pouvons-nous l'éviter?—R. Voilà le point, comme le président le signale. Il existe. Ce que nous devons faire c'est de le régulariser afin de le placer sur un pied d'égalité sous le régime de la Loi des chemins de fer.

M. Heaps:

D. Qu'entendez-vous par égalité?—R. Que tout le monde soit traité de la même manière aux termes des divers articles de la Loi des chemins de fer pour ce qui concerne les tarifs et taxes.

D. Vous ne voulez pas de concurrence en matière de tarifs?—R. Il y en aura, car chaque mode de transport est tenu, sous le régime de la Loi des chemins de fer, d'établir ses tarifs et de les déposer. La Commission les examine simplement quand elle reçoit des plaintes.

D. Alors, vous êtes en faveur de tarifs concurrentiels entre les deux modes de transport?—R. Cette concurrence doit exister puisque la Loi des chemins de fer permet d'établir des tarifs concurrentiels.

M. HEAPS: Je crois qu'il serait sage de mettre cette déclaration au dossier, savoir, que l'Association canadienne des Manufacturiers est en faveur de tarifs concurrentiels. Elle pourra nous être utile plus tard.

LE PRÉSIDENT: Nous devons reconnaître le fait que l'autobus, le camion et l'automobile sont avec nous et nous ne savons que faire.

M. O'NEILL: Nous ne le voulons pas.

LE PRÉSIDENT: Il est de toute nécessité pour les compagnies de chemins de fer de faire face à cette situation. Nous ne pouvons pas faire disparaître l'automobile, le camion ou l'autobus; mais comme M. Brown et M. Walsh l'on fait remarquer, certaines conditions en ce qui les regarde semblent actuellement injustes pour les compagnies de chemin de fer. Ce sont les conditions que je viens justement de mentionner. Les chemins de fer doivent accepter, transporter et livrer les marchandises. Le camionneur n'est pas soumis à la même obligation. Il prend et choisit les marchandises qu'il lui plaît et il peut vous envoyer paître si le cœur lui en dit.

M. YOUNG: Et établir des tarifs comme il l'entend.

LE PRÉSIDENT: Puis il n'y a pas de règlement concernant ce mode de transport, non plus pour ce qui concerne la construction du camion, ou une inspection convenable du matériel roulant ou la classification des marchandises ou les taxes et tarifs.

M. O'NEILL: Ni de règlement pour les salaires?

Le PRÉSIDENT: Ni pour les salaires. Il y a certaines choses que nous serions capables de faire et d'autres que nous ne pouvons pas faire. Présentement nous croyons que le Dominion du Canada a juridiction sur le commerce interprovincial et international par camion et autobus. Mais ceci est une question qui n'a pas même été clairement déterminée par les tribunaux.

Relativement au commerce intra-provincial, dont le mouvement se fait entre deux endroits de la même province, il est évident que nous n'avons pas de juridiction. Il semblerait bien difficile d'exercer une juridiction sur les services internationaux et interprovinciaux d'autobus et de camions sans avoir aussi quelque forme de réglementation du commerce intra-provincial. Cela ne saurait se faire sans un amendement à la constitution ou par un accord entre les autorités fédérales et provinciales en vue d'établir un contrôle en commun de ces services. Je crois que les provinces, tout autant que le gouvernement fédéral, sont en faveur d'une action en ce sens, mais cela prend du temps.

M. LOCKHART: Y a-t-il entente sur ce point?

Le PRÉSIDENT: Bien des efforts ont été déployés en ce sens, mais ils n'ont pas encore produit leurs fruits.

M. EDWARDS: Monsieur le président, à ce sujet, savez-vous quand le rapport Chevrier sera à notre disposition?

Le PRÉSIDENT: Non; c'est une initiative provinciale. Je ne le sais pas, mais je puis m'en informer.

M. EDWARDS: Ce rapport pourrait nous être utile s'il était à notre disposition.

Le PRÉSIDENT: Je puis m'en enquérir et en informer le Comité à la prochaine séance.

Y a-t-il ici présentes d'autres personnes intéressées au bill? Avez-vous d'autres questions à poser à M. Brown?

M. BERTRAND: Il ne peut répondre.

Le PRÉSIDENT: Il répond au meilleur de sa connaissance. Il ne peut résoudre tous les problèmes. Si vous n'avez pas d'autres questions à poser à M. Brown, je demanderai s'il y a ici d'autres personnes intéressées au bill.

M. LOCKHART: Croyez-vous que, si un effort coordonné était tenté entre les provinces et les autorités fédérales, une entente pourrait être conclue sur la question des taxes convenues?

Le TÉMOIN: Non, cela ne serait pas nécessaire du tout. Ceux qui préconise cette idée cherchent à appliquer un remède que nous ne croyons pas être le plus efficace.

M. YOUNG: Vous le savez et tout le monde le sait, la difficulté découle de la question de juridiction. C'est la raison d'être du bill. Vous prétendez qu'il existe des différences, des difficultés, des pratiques injustes à l'heure présente que vous voudriez voir disparaître, mais vous conseillez de ne pas intervenir présentement. Un moyen d'y arriver c'est le contrôle général. Mais vous savez que ce Parlement ne possède pas ce contrôle. Puis vous dites: attendez encore quelque temps, et, dans l'intervalle, cet état de choses continue. Puis vous ajoutez: " Dieu sait quand vous pourrez établir l'accord entre les provinces et le pouvoir fédéral ".

M. EDWARDS: Je croyais que l'amour régnait entre eux.

M. YOUNG: L'amour règne, certes. Il y a dix juridictions, ne l'oubliez pas. J'expose votre point de vue, non le mien. Vous dites, attendez jusqu'à telle époque; quelle que soit cette époque. Est-ce là résoudre les difficultés qui existent à votre dire? Je dis que vous ne le ferez pas.

Le TÉMOIN: Je crois que la chose serait utile. Il n'est pas impossible d'accorder leurs violons. Si vous les amenez à accepter les mêmes principes, ils appliqueront les mêmes remèdes, probablement de façon différente, mais la chose sera utile.

[M. S. B. Brown.]

M. YOUNG: Depuis combien de temps ces difficultés existent-elles?

Le TÉMOIN: Pour ce qui est de la concurrence et de l'exploitation des camions, nous en sommes saisis depuis une douzaine d'années.

M. YOUNG: Et vous n'en êtes venus à aucune solution?

Le TÉMOIN: Je ne tirerais pas cette conclusion. Des efforts ont été tentés dans chacune des provinces. En 1926 il n'existait aucune législation provinciale; toutes les provinces en ont une maintenant.

M. YOUNG: Aucune solution effective n'a été appliquée; c'est la raison d'être de ce bill.

Le TÉMOIN: Il s'agit de déterminer si c'est le bon remède ou non.

M. McIVOR: Il me fait plaisir de remercier les deux représentants de cette Association de la façon intelligente avec laquelle ils nous ont donné les renseignements voulus. A mon point de vue, ils ont déployé une intelligence remarquable dans leurs témoignages et dans la compréhension de leur travail.

Le PRÉSIDENT: Tous les membres du Comité apprécient hautement le service rendu par MM. Walsh et Brown par la présentation de leur mémoire. Leurs dépositions seront certainement l'objet de notre sérieuse attention, et nous les remercions.

Messieurs, y a-t-il d'autres personnes qui aimeraient se faire entendre ce matin? Si non, j'aimerais informer le Comité que nous recevons de nombreuses communications de personnes qui s'intéressent au bill. Il faut procéder au classement de cette correspondance, ce que nous faisons au meilleur de notre connaissance. Nous les groupons par catégories afin de pouvoir les inviter à se présenter ensemble et pour mettre plus d'intelligence dans notre compte rendu. A cette fin j'invite le Comité à nommer un président adjoint. Je fais cette demande pour deux raisons. Je favorise cette nomination, d'abord, pour avoir de l'aide dans l'exécution de mes fonctions au Comité et, secondement, afin d'avoir un remplaçant en cas d'absence et d'assurer la continuité et l'ordre dans la conduite du travail du Comité. Je vous prie donc de choisir un président adjoint.

M. BERTRAND: Je propose que sir Eugène Fiset soit président adjoint.

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Maintenant, messieurs, nous n'avons pas de témoin pour cet après-midi. Serait-il agréable au Comité de se réunir à onze heures, mardi prochain?

M. HOWDEN: Levons la séance et nous nous réunirons sur convocation du président.

Le PRÉSIDENT: La séance est levée et le Comité se réunira sur convocation du président.

(A 12 h. 55, le Comité s'ajourne pour se réunir sur convocation du président.)

SESSION DE 1938

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES

PROCÈS-VERBAL ET TÉMOIGNAGES

concernant

LE BILL N° 31—LOI DES TRANSPORTS, 1938

Fascicule no 2

SÉANCE DU JEUDI 5 MAI 1938

TÉMOINS

M. I. C. RAND, C.R., avocat régional, chemins de fer Nationaux du Canada.

M. G. A. Walker, C.R., avocat général, compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. W. E. Campbell, chef du service du trafic, Commission des chemins de fer.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 5 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 h. 30, sous la présidence de M. Vien.

Membres présents: MM. Barber, Bertrand (*Laurier*), Brown, Cameron (*Hastings-North*), Clark (*York-Sunbury*), Cochrane, Damude, Duffus, Dupuis, Edwards, Emmerson, Fiset (sir Eugène), Francœur, Gladstone, Hamilton, Hanson, Howden, Hushion, Isnor, Lockhart, MacInnis, MacKinnon (*Edmonton-Ouest*), MacNicol, McCallum, McCann, McCulloch, McIvor, McKinnon (*Kenora-Rainy River*), McNiven (*Regina-City*), Maybank, Mutch, Parent (*Terrebonne*), St-Père, Stevens, Streight, Vien, Wermenlinger, Young.

Sont aussi présents: L'honorable M. Howe, ministre des Transports; l'honorable M. Guthrie, commissaire en chef, Commission des chemins de fer; M. W. E. Campbell, chef du service du trafic, Commission des chemins de fer.

Le Comité reprend l'étude du bill n° 31, Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs.

Conformément à une résolution adoptée par le Comité le 5 avril, le président annonce qu'il a nommé un sous-comité de l'ordre du jour formé de MM. Edwards, sir Eugène Fiset, Howden, Isnor, Johnston (*Bow-River*), MacKinnon, McCann et Stevens pour l'aider à déterminer l'ordre dans lequel les témoins seront entendus, et que, après considération, ce sous-comité a décidé que les représentants des chemins de fer seront entendus les premiers pour être suivis de ceux des intérêts maritimes et aériens.

M. I. C. Rand, C.R., avocat régional, chemins de fer Nationaux du Canada, et M. G. A. Walker, C.R., avocat général, compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, sont présents pour représenter les chemins de fer.

M. Rand est appelé. Il donne lecture d'un mémoire écrit à l'appui du projet de loi et répond aux objections formulées à la séance précédente par M. Brown de l'Association des Manufacturiers canadiens.

M. G. A. Walker est appelé. Il répond aux objections contre les "taxes convenues" déclarant qu'à son avis l'Association des Manufacturiers canadiens avait formulé toutes les objections auxquelles ont pouvait songer.

M. W. E. Campbell, chef du service du trafic, Commission des chemins de fer, est appelé et questionné brièvement sur l'attitude de la Commission des chemins de fer en ce qui concerne les tarifs distincts autorisés.

M. Walker est entendu de nouveau en réfutation des objections formulées contre le bill, et il est questionné.

M. Brown, de l'Association des Manufacturiers canadiens, dépose une lettre concernant de prétendues erreurs dans le compte rendu des témoignages du 28 avril. (*Voir Appendice aux témoignages de ce jour.*)

Le Comité s'ajourne au vendredi 6 mai, à 10 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,

JOHN T. DUN.

TÉMOIGNAGES

SALLE 277, CHAMBRE DES COMMUNES,

Le 4 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 heures 30 du matin, sous la présidence de M. Thomas Vien.

Témoins:

I. C. Rand, C.R., avocat régional des chemins de fer Nationaux du Canada, de Monrtéal.

G. A. Walker, C.R., avocat général du chemin de fer Pacifique-Canadien, de Montréal.

LE PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Nous avons quorum. Je désire aviser le Comité que conformément à la résolution du 5 avril le président est autorisé à désigner un comité de l'ordre du jour appelé à collaborer avec lui sur la procédure à suivre dans l'étude du bill n° 31, j'ai désigné les membres suivants du Comité pour constituer avec moi-même ce sous-comité: MM. Edwards, sir Eugène Fiset, Isnor, Johnston (*Bow-River*), McKinnon, McCann, l'hon. H. H. Stevens et Howden.

Le sous-comité s'est réuni la semaine dernière pour fixer le cours des travaux pour les séances de cette semaine, et après mûre considération de tous les sujets à l'étude, on a jugé à propos de s'en tenir aux premières décisions, à savoir: entendre d'abord les représentants des chemins de fer, puis ceux des compagnies de navigation et enfin ceux des compagnies de transport par air. Ainsi nous avons résolu d'entendre aujourd'hui les représentants de la compagnie de chemin de fer; demain, ceux des compagnies de navigation et mardi prochain les compagnies de transport par air. Puis viendront les chambres de commerce et les représentants de tous les gouvernements provinciaux; puis ce sera le tour des *National Millers*, du *Corn Exchange*, de l'*Industrial Traffic League* et enfin de la *Canadian Automotive Transportation Association*. Ces institutions intéressées seront dûment avisées dès que nos travaux seront assez avancés avec les compagnies de chemins de fer, les compagnies de transport par eau et les compagnies de transport par air.

Je crois savoir que nous avons au milieu de nous des représentants du chemin de fer Pacifique-Canadien et des chemins de fer Nationaux du Canada; par ailleurs, j'apprends que M. Rand et M. Walker se proposent de nous adresser la parole. Le Comité est-il disposé à entendre M. Rand et M. Walker?

Adopté.

M. I. C. RAND: C.R., avocat régional des chemins de fer Nationaux du Canada, de Montréal, est appelé.

LE TÉMOIN: Monsieur le président, M. Walker et moi-même représentons ici l'Association canadienne des Chemins de fer. Nous avons rédigé un mémoire d'intérêt général sur les principaux articles de la loi, et nous nous proposons d'en communiquer copie aux membres du Comité.

M. Hanson:

D. Voulez-vous dire au Comité ce que représente l'Association des chemins de fer?—R. Tous les chemins de fer intéressés, à savoir le Pacifique-Canadien et le National-Canadien.

Le PRÉSIDENT: En effet, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien; et ces deux compagnies ont rédigé un mémoire commun, si je ne m'abuse.

Le TÉMOIN: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous nous dire vos prénoms et profession?

Le TÉMOIN: I. C. Rand, avocat régional des chemins de fer Nationaux du Canada, de Montréal. Je devrais peut-être lire notre mémoire, ce qui en facilitera l'intelligence; la lecture terminée, nous pourrons étudier d'autres points.

Le PRÉSIDENT: Je dirai au Comité que, si c'est son bon plaisir, cette façon de procéder a fort bien fonctionné dans le passé, et je conseillerais d'autoriser M. Rand à entreprendre sa lecture, après quoi les membres du Comité pourront le questionner. Il arrive en effet assez souvent que, si l'on adopte une autre méthode, il se pose des questions qui trouvent leur réponse dans un paragraphe à venir quelques minutes plus tard et qui est versé au dossier.

Les chemins de fer approuvent ce bill parce qu'à leur avis les principes qu'il embrasse sont nécessaires si l'on veut obtenir un état de choses efficace et économique dans le fonctionnement de toutes les compagnies de transport du pays. Ces vingt-cinq dernières années, les facteurs entrant dans l'adoption des modes de transport ont subi des modifications et des développements formidables. Le transport ne se restreint plus aux chemins de fer et aux navires. Ce domaine est en majeure partie exploité par les véhicules-moteurs dont l'avènement a révolutionné l'industrie du transport. De nos jours cette entreprise considérable n'obéit à aucune réglementation efficace. Le transport par eau, bien que réglementé dans une certaine mesure, ne subit aucun contrôle tarifaire. Pendant ce temps, toutefois, le contrôle réglementateur des chemins de fer n'a subi aucune modification. Ce que le bill propose est tout d'abord une modification de la réglementation publique par l'application de ces mesures de contrôle à certains voituriers qui, pour ce qui est des chemins de fer, ont prouvé dans le passé leur utilité publique; puis, en second lieu et en ce qui touche tous les voituriers réglementés, l'octroi d'une certaine liberté d'action dont la jouissance inégale par les services de transport concurrents a eu pour effet de créer un état de choses fâcheux dans le domaine général du transport. L'objet du bill est en réalité d'arriver à obtenir, par le recours à certaines mesures de contrôle d'un côté et à certaines mesures d'affranchissement d'un autre côté, à ce que l'on pourrait appeler une situation mieux balancée du transport.

Nous reconnaissons sans hésitation la place qu'occupent en l'occurrence les transports par air, par eau et sur terre. Chacun d'eux a son objet légitime dans les limites duquel il doit justifier son existence par les moyens dont il dispose pour fonctionner à un plus grand avantage ultime de la population que ses concurrents. Mais pour atteindre ce maximum d'avantages il est nécessaire que le fonctionnement de chacun s'effectue dans des conditions équitables, justes et proportionnées. Ce à quoi nous nous opposons dans l'état actuel des choses est que les chemins de fer sont requis de faire leur part dans cette coordination des transports, alors qu'ils ont virtuellement les pieds et les mains liés en face de concurrents libérés de toute entrave ou restriction à leur liberté absolue d'action. Les chemins de fer du pays ne font qu'un avec la vie de la nation; je puis même ajouter sans exagération qu'ils sont liés à l'existence même de la nation. Du chef de notre situation géographique, de notre climat et du caractère de notre vie économique, ils resteront indéfiniment l'artère vitale de notre énergie nationale. Si nous acceptons ces prémisses, il suit qu'ils doivent posséder une somme de moyens et d'attributions égale à celle de leurs concurrents si l'on veut qu'ils puissent fonctionner dans toute la mesure de leurs capacités. Que ce desideratum s'impose de nos jours, impossible de le nier; or, les mesures que préconise le bill sont appelées à atteindre cet objectif.

Le bill pourvoit tout particulièrement à la création d'un état de choses grâce auquel les services de transport se concurrenceront avec chances plus

égales qu'ils ne le font présentement. On y arrivera de deux façons dont la première consistera à imposer aux voituriers par eau et par air le principe de la publicité des tarifs et du contrôle qui a prouvé sa raison d'être à l'égard des chemins de fer; la deuxième comportera un adoucissement à la réglementation tarifaire actuelle imposée aux chemins de fer, adoucissement obtenu par l'établissement d'une taxe convenue qui s'appliquera à tous les voituriers placés sous l'empire du bill.

Les dispositions du bill n'auront pas cependant d'autre effet que de réglementer une partie seulement du transport public autre que celui par rail dans tout le Canada. Les autres modes de transport négligés par la réglementation seront:

(*a*) Le transport sur route;
(*b*) Le transport par eau de marchandises en vrac;
(*c*) Le transport par eau entre des ports de la Colombie-Britannique, ou entre des ports des provinces Maritimes, de la baie d'Hudson et du golfe Saint-Laurent à l'est de Pointe-au-Père.

Arrêtons-nous d'abord à l'extension de la réglementation. Il peut être affirmé avec confiance que:

1. La réglementation des chemins de fer dans son ensemble s'est accomplie dans l'intérêt national et que ses principes sont sains;
2. La coordination de tous les modes de transport est un élément essentiel de leur utilisation au mieux. Cette coordination ne peut s'atteindre que par l'application de la concurrence, mais il est bien évident que le résultat en sera faussé si la concurrence ne s'exerce pas dans des conditions égales. Se bien renseigner sur ces conditions et les appliquer à tous devient de ce fait l'élément essentiel d'une organisation bien balancée du transport.

Les raisons qui ont déterminé la réglementation des chemins de fer sont souvent mal comprises. L'opinion générale est que la raison prédominante fut la crainte de voir surgir un monopole ou un quasi-monopole d'une hausse irraisonnable des tarifs. Ce ne fut pas le cas. Les principales raisons furent les dangers inhérents à une (a) concurrence effrénée, et (b) disparité injuste.

La crainte du monopole fut secondaire et provenait surtout de la possibilité de deux résultats découlant de la situation:

(*a*) l'intensité de la concurrence sans réglementation pouvait occasionner forcément une hausse des tarifs aux régions privées de concurrence, ou forcerait le chemin de fer le plus solide à absorber son concurrent et créerait ainsi un monopole;
(*b*) la réglementation sans concurrence étrangère amènerait les chemins de fer à s'entendre sur les tarifs à imposer, après quoi, il y aurait danger de surtaxe par entente mutuelle.

On peut trouver l'esquisse d'un tableau exact des conditions qui ont amené la réglementation des chemins de fer dans les rapports du professeur S. J. McLean adressés à l'honorable A. G. Blair, ministre des chemins de fer en date du 10 février 1902; tous deux apparaissent au document parlementaire n° 20 (a) de 1902.

A la page 16, le professeur McLean décrit en partie l'expérience acquise par les Etats-Unis:

> Pendant les luttes tarifaires on eut recours à plus d'une pratique illicite pour obtenir des commandes. Rabais, tarifs de faveur secrets, disparité injuste, personnelle et régionale, avaient eu libre cours. L'ardeur de la concurrence ruineuse avait abaissé les tarifs concurrentiels à presque rien. Si les chemins de fer devaient parvenir à égaliser les chances, il leur fallait pour cela et de toute nécessité, semblait-il, recourir à

une hausse des tarifs sur le transport non concurrencé... Or, cette éventualité portait à croire à la nécessité d'une réglementation d'État.

Page 36, il décrit les conditions au Canada, conditions dues à l'influence des tarifs concurrenciels. Il parle de populations, dépourvues de l'avantage de tarifs concurrentiels, qui se sont vues forcées de transporter elles-mêmes leurs produits par chariot jusqu'à l'endroit le plus rapproché où ces tarifs concurrenciels existaient.

Dans un autre paragraphe, même page, il décrit les effets de la concurrence avec les chemins de fer américains pour l'obtention du transport d'exportation, et plus loin il déclare que le cuisinage des tarifs fut la cause de la croissance des grands centres au détriment des petits.

Dès 1899, le professeur McLean avait formulé le principe que la concurrence non réglementée pouvait devenir désastreuse pour cette raison, entre autres, qu'elle tend à l'élimination des concurrents et à la création de monopoles. A la page 4 de son rapport il dit:

> On peut soutenir que le moyen efficace de réglementer les tarifs consiste en l'établissement de lignes concurrentes. Ce moyen peut être efficace jusqu'à un certain point, mais on ne doit pas perdre de vue qu'il est limité. Cette concurrence n'est pas de même nature que celle ordinairement rencontrée dans le commerce. Dans le domaine ferroviaire, c'est souvent la plus faible compagnie qui impose une concurrence ruineuse à la plus forte. La faible compagnie, au seuil de la faillite, n'a rien à perdre et tout à gagner en réduisant inconsidérablement les prix. L'influence restrictive de la solvabilité ne compte pas. En justice pour les chemins de fer solvables on ne devrait pas compter sur ce moyen de réglementer les tarifs par la concurrence. La forte compagnie, pour se protéger, peut être forcée d'obtenir le contrôle de sa concurrente plus faible et en faillite. C'est ce qui se produisit dans le cas du *New-York Central* et du *West Shore*. Même si les lignes rivales étaient d'égale solvabilité, il serait futile de compter indéfiniment sur une concurrence efficace. Cette concurrence peut exister un certain temps, mais, à la longue, les chemins de fer trouvent plus expédient de conclure entre eux des accords, réguliers et irréguliers.

De la page 73 à la page 74, le professeur McLean traite de la réglementation des tarifs et ses recommandations s'opposent à la fixation d'un tarif maximum.

Le professeur Miller, de l'Université d'Iowa, dans son livre intitulé *Inland Transportation*, publié en 1933, décrit avec plus de détails la rivalité ruineuse entre les chemins de fer américains de l'époque. Parmi certains exemples il cite qu'en certains cas le tarif des marchandises entre Chicago et la côte était de $5 pour un chargement complet de wagon, par opposition au tarif normal de $110 par wagon; que les voyageurs se rendaient de New-York à Chicago pour $1 chacun et il est allégué que des tarifs semblables quant aux passagers étaient en vigueur entre Chicago et San-Francisco, repas compris. Il cite d'autres occurrences de la fluctuation des tarifs en 1876. En janvier il existait un tarif de 75 cents par 100 livres; en juillet de la même année ce n'était plus que 15 cents par 100 livres après avoir été de $1 par 100 livres en janvier de l'année précédente. Voici les commentaires du professeur:

> et cette lutte était dommageable aux expéditeurs aussi bien qu'aux chemins de fer parce que même un tarif élevé fait moins de tort aux clients qu'un tarif se modifiant rapidement et largement.

Il continue à décrire les mesures que prirent les compagnies de transport en concluant des accords pour éviter d'être ruinées. Quelques-unes de ces mesures n'étaient pas vues d'un bon œil parce qu'elles tendaient à créer un monopole, ce que le public craignait, mais, entre les deux extrêmes, la concurrence effrénée d'une part et le monopole de l'autre, on trouva un moyen terme dans la réglementation gouvernementale.

[M. I. C. Rand, K.C.]

La Commission des chemins de fer sait bien qu'avant sa création les chemins de fer avaient émis des milliers d'avis de tarifs de marchandises spéciaux qui étaient en réalité des tarifs de faveur établis pour quelques expéditeurs particuliers. Chaque agent divisionnaire du service des marchandises avait l'autorisation d'émettre de ces avis en dehors des tarifs publiés. Quand la Loi des chemins de fer rendit obligatoire la production de tous les tarifs, ces taux de faveur disparurent et les tarifs officiels s'appliquèrent à tous. L'effet de cette mesure fut que, de 1904 à 1914, de six cas importants sur les tarifs portés à la connaissance de la Commission, dans cinq de ces cas il fut rendu des ordonnances prescrivant des réductions; et les petits expéditeurs en ont été les principaux bénéficiaires puisqu'auparavant les expéditeurs plus importants bénéficiaient de tarifs secrets que la réglementation fit disparaître. Voilà une preuve concluante du pouvoir que possède la réglementation de restaurer l'égalité de la position commerciale chez les grands et les petits expéditeurs, ainsi que de maintenir les tarifs dans un juste milieu.

A l'heure présente ces conditions décrites se répètent au Canada, non pas chez les chemins de fer, mais dans les transports par eau et par route. Les tarifs secrets, les rabais et la disparité sont actuellement florissants et les conditions qui forcent les chemins de fer à publier leurs tarifs accentuent encore cette disparité entre les localités desservies par ces autres services. Ainsi la concurrence non réglementée tend à briser, par des méthodes qui ne peuvent durer qu'un temps, les relations commerciales établies.

Ces tarifs non réglementés varient tous les jours et, comme le démontrent les extraits précités, c'est une chose indésirable à cause de l'effet qu'en ressentent les affaires en général. Comme le fait remarquer le professeur Miller, la stabilité des tarifs, dans la limite du raisonnable, est indispensable si nous voulons retirer tous les avantages voulus de l'ensemble de nos moyens de transport. Si ces méthodes et ces pratiques étaient mauvaises autrefois, elles le sont encore aujourd'hui, et si la réglementation était un remède efficace, elle le sera encore.

Le bill pourvoit, par l'émission de permis, à réglementer le nombre des voituriers par eau et par air, ainsi que leurs tarifs. Il est incontestable maintenant que la commodité et la nécessité publiques doivent justifier l'établissement de nouveaux services de transport et cet aspect du bill concorde avec les opinions actuelles les plus justes.

En second lieu, le bill exige que les tarifs de ces voituriers soient publiés et appliqués à tous également; qu'ils soient raisonnables et ne créent pas de disparité injuste; et qu'ils soient rejetés s'ils ne sont pas conformes à ces conditions. Ce sont des principes qui, du point de vue du bien public, ne souffrent pas de contradiction.

En vertu du système actuel, des tarifs manifestement trop bas accordés secrètement à des expéditeurs favorisés, ou forcés par la concurrence libre et non réfrénée, obligent ces voituriers qui ne subissent aucune réglementation à se rattraper sur les petits expéditeurs moins puissants et au moyen des tarifs sur le transport qui ne subit pas de concurrence. La réglementation produira le relèvement de ces tarifs de faveur trop bas et abaissera les tarifs disparitaires et de non-concurrence outrés, et il en résultera la stabilité comme dans le cas des tarifs ferroviaires en vertu de la Loi des chemins de fer.

Etudions maintenant la deuxième partie de ce que propose le bill: la taxe convenue. Une taxe convenue consiste tout simplement en un tarif faisant partie d'un contrat entre un expéditeur et un voiturier. Le contrat peut couvrir le tout ou une partie des marchandises d'un expéditeur et peut aussi spécifier le temps pour lequel la taxe restera en vigueur. La Commission des transports doit approuver cette taxe avant son entrée en vigueur; il faut en produire les détails à la Commission, et dans le cas d'objections soulevées, cette taxe doit être approuvée en audience publique, et le public aura droit d'en prendre connaissance.

Il n'y a rien dans la Loi des chemins de fer qui empêche une compagnie ferroviaire d'entamer des négociations avec un expéditeur pour obtenir tout son transport; mais le tarif qui sera accepté devient tarif public ouvert à tous les autres expéditeurs. Ces derniers sont donc libres de se prévaloir de ce tarif spécial quand cela fait leur affaire et de chercher d'autres voituriers quand des tarifs plus bas peuvent être obtenus. Ces accords sont de pratique courante chez les chemins de fer; c'est une coutume établie depuis longtemps; et le résultat effectif de la loi projetée sera de valider cet accord avec un expéditeur particulier à l'exclusion de tous les autres qui ne sont pas disposés à accepter ce tarif dans des conditions semblables. Tous les voituriers par eau ou par camion se servent couramment de cette pratique de la taxe convenue. C'est un rouage important de leurs opérations de transport. Au nom de la justice, de l'égalité et des principes économiques, pourquoi refuserait-on le même droit aux chemins de fer?

On n'a pas encore formulé d'arguments solides. Les expéditeurs et les voituriers concurrents ne font qu'exprimer de vagues appréhensions, de vagues craintes qui se résument ainsi: (*a*) que le petit expéditeur sera sacrifié aux intérêts du plus gros et (*b*) que ce moyen servira, non pas à encourager la concurrence légitime, mais plutôt à annihiler les concurrents.

Etudions ces arguments par ordre. Quelle est maintenant la position du petit expéditeur vis-à-vis de son concurrent plus important? Le fait même qu'il existe démontre qu'il est prêt à lui faire concurrence sur la base des services existants. Mais comment est-il protégé quant aux services non réglementés? Il n'est pas protégé du tout; il est soumis à la même disparité, causée par les ententes secrètes, qui l'opprimait avant la réglementation des chemins de fer. Quant à la Loi des chemins de fer il se trouve exactement dans la même situation que ses concurrents par rapport aux tarifs qui doivent s'appliquer à ses expéditions. Quelle sera sa position en vertu de cet article de la taxe convenue? La même précisément. Les termes essentiels de la Loi des chemins de fer qui traitent de la disparité injuste ont été introduits mot à mot dans le bill. Et comme en vertu de cette loi il ne peut être fait aucune modification qui influera injustement sur les relations de concurrence existant entre les expéditeurs, ainsi, en vertu de conditions identiques, une taxe convenue est donc soumise aux mêmes réserves et restrictions. On ne peut donc trop insister sur le fait que la taxe convenue n'influera pas sur la position dans laquelle se trouve le petit expéditeur vis-à-vis son concurrent plus important par rapport aux relations de concurrence, si tous les deux se soumettent aux mêmes conditions.

Vient ensuite cette crainte de l'annihilation des concurrents. En réalité, c'est un plaidoyer pour un traitement de faveur. De 1903 jusqu'à maintenant, malgré la liberté d'action accordée aux chemins de fer quant aux taux de concurrence, quels organismes rivaux ces mesures prises par les chemins de fer ont-elles fait disparaître? Ces derniers ont toujours eu l'avantage sur tous les autres moyens de transport quant à l'étendue du territoire couvert et aux périodes d'exploitation, et ils ont toujours été prêts à faire face aux tarifs de leurs concurrents; mais ces derniers existent toujours; pourquoi n'ont-ils pas été éliminés? La réponse réside en ce que les entreprises de chemin de fer sont des organismes responsables ayant de vastes intérêts en ce pays; leur administration doit reposer sur des principes économiques solides; les résultats obtenus doivent justifier les mesures qu'ils prennent pour faire face à la concurrence; ils ne peuvent dépasser les bornes de la concurrence réelle sans amener quelque disparité dans le domaine commercial qui influerait sur l'ensemble des tarifs. Ce sont des entreprises quasi publiques soumises à la réglementation dominatrice d'un organisme gouvernemental. Et, à la fois, la régie interne et la réglementation extérieure s'opposent à l'utilisation de la puissance des chemins de fer pour des fins purement destructives. Et de

[M. I. C. Rand, K.C.]

quelle nature est cette concurrence qui se présente aujourd'hui? Peut-on concevoir que n'importe quelle mesure prise par les chemins de fer, surtout avec l'approbation de la Commission des transports, pourrait amener la suppression d'un moyen de transport aussi élastique que le transport par eau? Ces unités individuelles possèdent peu des faiblesses inhérentes aux chemins de fer; elles sont douées d'une grande souplesse quant aux frais et à la facilité de déplacement, et leur exploitation économique exclut toute possibilité de voir la concurrence les éliminer du service public.

De plus il faut aussi tenir compte ici du transport par voitures qui est très étendu et qui n'est soumis à aucune réglementation. Les activités qui ont donné le coup de mort aux chemins de fer sont celles des camions-automobiles privés et publics. Tout le monde sait jusqu'à quel point les camions se sont emparés du transport des marchandises.

Non seulement le transport par route n'est pas réglementé, mais encore, il n'a pas à payer sa part de frais légitimes et, de ce fait, il bénéficie de l'assistance publique. Les camions ont étendu leurs activités à des domaines qui, à notre avis, sont légitimement ouverts aux chemins de fer et ces derniers déclarent qu'il faut leur laisser plus de liberté d'action pour faire face à ces concurrents publics et privés.

Mais, regardons les mesures de protection dont le bill entoure la taxe convenue. Il y en a plusieurs. Il y a tout d'abord l'approbation de la Commission des transports. A ce sujet, la commission doit considérer l'effet que produit cette taxe (*a*) sur le revenu net du voiturier et (*b*) sur les transactions de tout expéditeur qui s'y oppose. Cette approbation n'est donnée qu'une fois entendues toutes les parties intéressées qui désirent exposer leurs vues, et la loi donne à tout voiturier la permission de se faire entendre. Ce qui occupe le plus les chemins de fer c'est leur revenu net et ce fait est certainement la meilleure sauvegarde qui puisse exister contre des accords imprévoyants. Leur histoire dans le domaine des tarifs de concurrence est une réponse concluante à l'idée qu'elles voudraient proposer de tels arrangements.

Il y a ensuite la condition relative à la disparité injuste. En établissant une taxe convenue, on doit prévoir la possibilité d'un effet nuisible aux intérêts commerciaux, partout dans la région de concurrence, et le voiturier doit être prêt à supprimer cette différence en étendant la base de la taxe convenue à ceux qui sont ainsi atteints. A cet égard, la situation est exactement la même que sous le régime de la Loi des chemins de fer. Aucune taxe convenue ne peut influer injustement sur les relations commerciales actuelles qui existent au moment où elle est proposée. La taxe, en effet, est une question à débattre entre les voituriers seulement; au point de vue commercial, elle les concerne exclusivement.

Il y a ensuite l'interdiction de l'approbation d'une taxe convenue si la Commission considère que le but à atteindre "eu égard à toutes les circonstances, peut être atteint convenablement au moyen d'un tarif de taxes, spécial ou de concurrence, prévu par la Loi des chemins de fer ou la présente loi." Voilà une disposition pour restreindre l'usage des taxes convenues aux circonstances que les conditions modernes ont soustraites au contrôle de ces méthodes établies de longue date, prévues et approuvées par la Loi des chemins de fer. Les nouvelles conditions nécessitent de nouvelles mesures, et le bill le reconnaît, sous réserve des sauvegardes spécifiées.

Enfin, il y a l'article 37. Voici une disposition formelle pour garder à la vie commerciale du Canada l'usage de tous les moyens de transport dont le fonctionnement est utile à l'intérêt national. Quelle sauvegarde plus efficace qu'une protection contre son usage abusif pourrait entourer la taxe convenue? Tout intérêt légitime et toute fonction légitime devient ici une question d'intérêt public, et dans une décision publique, l'intérêt national devient la première chose à considérer. Il est difficile d'imaginer plus ample protection d'une initiative essentielle.

Des causes semblables ont produit de pareils problèmes de transport en d'autres pays, et l'étude des solutions a suggéré des remèdes semblables. En Angleterre, les taxes convenues sont en vigueur depuis cinq ans; en France, elles le sont depuis moins longtemps, et on les a autorisées récemment en Australie. Leur avantage particulier est que tandis qu'ils n'offrent aucun obstacle à la détermination concurrente des prix, sur le pied du coût du service, elles fournissent au mécanisme des tarifs une souplesse qui lui est nécessaire pour qu'il fonctionne pleinement, également et avantageusement, sous le régime de la concurrence.

Les chemins de fer allèguent donc que:

(*a*) La réglementation des voituriers par air et par eau, telle que proposée par le bill, est dans l'intérêt du public expéditeur, du grand public et des voituriers eux-mêmes. Elle amènera ceux-ci, comme entreprises d'importance, dans le cadre du contrôle qui est maintenant la condition acceptée des chemins de fer et qui, sans aucun doute, est dans l'intérêt de la nation.

(*b*) L'établissement d'une taxe convenue est d'une importance vitale pour les chemins de fer aussi bien que pour les autres moyens de transport, afin de leur permettre de soutenir la concurrence des autres moyens de transport et de déterminer les bornes du champ légitime de chaque service, réglementé ou non. Cette innovation est dictée par l'existence des nouveaux moyens de transport moderne, et à moins qu'elle ne soit accordée, les chemins de fer subiront un désavantage permanent dans leurs efforts pour obtenir leur part du commerce de transport au Canada.

Monsieur le président, je dirai que M. Walker a fait un examen détaillé des objections les plus importantes qui aient été formulées devant le Comité, contre ce bill, et il est prêt à répondre aux questions qu'on lui posera sur ces points.

Il y a juste deux questions secondaires dont je voudrais dire un mot en ce moment et qui ont été soulevées, je crois, par M. Brown, de l'Association des Manufacturiers canadiens. Le principal motif de l'objection de M. Brown, c'est que cette disposition change le principe d'application de la disparité injuste. Il dit que d'après les décisions acceptées de la Commission des chemins de fer, la disparité injuste...

M. MacNicol: A quelle page lisez-vous?

Le TÉMOIN: Je ne lis à aucune page. J'indique simplement ce que M. Brown a déclaré au Comité. Il a dit que les facteurs que la Commission faisait entrer en ligne de compte, en traitant toutes les questions de ce genre, étaient des facteurs de trafic; et que ces facteurs introduisaient une rédaction qui ne restreindrait pas la Commission aux mêmes circonstances et conditions. Je désire simplement signaler au Comité le paragraphe 2 de la loi. Il est au bas de la page 2 et se lit ainsi:

> Sauf dispositions contraires et à moins que le contexte ne s'y oppose, les expressions renfermées dans la présente loi ont la même signification que dans la *Loi des chemins de fer*.

Or l'expression "disparité injuste" est employée dans la Loi des chemins de fer et elle a un sens bien défini, par suite de son interprétation judiciaire par la Commission. Et la disposition portant que cette expression aura le même sens dans la présente loi exclut la possibilité de l'interprétation signalée par M. Brown. Nous pouvons prendre pour acquit, par conséquent, que si les mots "disparité injuste" veulent dire une chose dans la Loi des chemins de fer, ils veulent dire la même chose dans la présente loi. Il n'y a là-dessus aucun doute possible.

[M. I. C. Rand, K.C.]

Il a ensuite soulevé une question à propos du commencement de l'article 35. Il a dit que: "Nonobstant toute disposition de la *Loi des chemins de fer*, de la présente loi ou de tout autre statut" un voiturier peut établir une taxe convenue. La raison de cela, c'est que, d'après la Loi des chemins de fer, un voiturier ne peut pas établir une taxe convenue légalement obligatoire parce qu'il ne peut pas faire de distinctions de taxes entre A et B. Par conséquent, il était nécessaire ou plutôt il fut considéré comme de bonne rédaction de spécifier clairement qu'il pouvait faire cet arrangement malgré les interdictions formelles ou implicites de la Loi des chemins de fer. Mais cela ne touche que la validité de la convention. Les autres clauses de la Loi des chemins de fer sont incorporées dans l'article 35, qui fait usage des mêmes termes; et par conséquent cette loi donne le pouvoir de faire une convention valide et obligatoire appelée taxe convenue. Mais elle subordonne cette taxe à toutes les dispositions de la Loi des chemins de fer concernant la disparité. Aussi je crois qu'une appréciation plus exacte du libellé de la présente loi disposerait de toutes objections soulevées par M. Brown.

Si vous voulez m'excuser, monsieur le président, M. Walker est prêt à répondre à toute question de détail.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Rand.

GEORGE A. WALKER, C.R., conseil général du chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. WALKER: Monsieur le président et messieurs, je comparais avec M. Rand au nom de l'Association des chemins de fer du Canada, et je désire m'associer aux déclarations qu'il vient de faire.

A la réunion du sous-comité, avant-hier, on a allégué que les chemins de fer pourraient répondre en détail aux objections déjà formulées devant le Comité, en se réservant, si j'ai bien compris, monsieur le président, le droit de dire un mot pour réfuter les objections formulées ensuite devant le Comité relativement aux divers aspects du bill. Dans le moment, les seules objections dont le Comité soit saisi sont celles de l'Association des Manufacturiers canadiens, qui se rapportent presque exclusivement aux taxes convenues; et avec votre permission, monsieur le président, je me bornerai aujourd'hui à cette question des taxes convenues, car évidemment nous ne pouvons pas répondre, concernant d'autres aspects du bill, à des objections qui n'ont pas encore été formulées.

Venons-en aux taxes convenues. Si, comme je l'ai dit, les seules objections dont le Comité soit saisi sont celles de l'Association des Manufacturiers canadiens, je crois que ces objections représentent l'ensemble de celles qu'on peut faire. Elles engloblent certainement toutes celles qu'on a formulées jusqu'ici dans les mémoires présentés. Je les ai résumées aussi exactement que possible, et je me propose de répondre à chacune, à tour de rôle.

Nous n'avons été informés qu'avant-hier du changement de procédure et nous n'avions pas prévu que nous serions appelés aujourd'hui. Nous croyions plutôt l'être dans une couple de semaines. Aussi je regrette de n'avoir pas pu mettre ce mémoire en état d'être distribué. Mais j'aimerais le lire pour insertion au compte rendu.

A propos des taxes convenues, on objecte ceci:

Que le bill ouvrira la porte à tous les abus qui existaient avant la réglementation des tarifs, comme les rabais, les commissions secrètes, etc. A cela nous répondons que si c'était vrai, les chemins de fer s'opposeraient à ce bill aussi violemment que n'importe quel témoin entendu ou à entendre devant le Comité, sur cette question.

A notre avis, toutefois, ces résultats ne peuvent pas se produire, vu que la Commission doit donner son approbation après avoir publié l'avis qu'elle jugera opportun et avoir entendu les intéressés, et aussi à cause des dispositions per-

mettant d'étendre la taxe convenue à tous ceux qui démontreront à la Commission qu'ils sont ou qu'ils vont être lésés. Autrement dit, monsieur le président, le mal fondamental qui viciait toutes les pratiques secrètes auxquelles on recourait avant la réglementation de 1903, c'est précisément le fait qu'elles étaient secrètes. Si ces ententes avaient été conclues au grand jour, il y aurait eu entre les chemins de fer une guerre de tarifs violente et destructive, comme celle qui est décrite dans les extraits du rapport du professeur McLean, mentionné dans le mémoire de M. Rand. Aujourd'hui, le bill prévoit que toute taxe convenue doit être soumise à l'approbation de la Commission des chemins de fer, et que des avis doivent être donnés suivant les instructions de la Commission. Ainsi, l'élément de secret qui faisait le fond de toutes ces pratiques et la cause de toutes ces objections, dans le passé, se trouve complètement supprimé.

M. YOUNG: Quelles sortes de décisions croyez-vous que la Commission pourrait rendre?

Le TÉMOIN: Je vais justement traiter ce point en examinant l'objection suivante.

On objecte que le public ne saura pas quelles taxes convenues on veut faire reconnaître et qu'il pourra être lésé, n'ayant pas été prévenu. C'est là une simple question de mécanisme. La Commission a simplement le pouvoir de décider quel avis sera donné. Elle est conseillée par un expert en trafic qui connaît tous les mouvements commerciaux et qui sait comment le transport va être atteint par telle taxe convenue. La Commission administre la loi depuis trente-cinq ans et il n'y a jamais eu de plaintes à propos du manque d'avis relativement à aucun genre de différenciation ou de publication de tarif ou autre chose. La Commission a adopté des règlements complets concernant la publication, la production et l'affichage des tarifs.

La Commission, en 1929, comme la chose est indiquée et soulignée dans le mémoire de l'Association des Manufacturiers canadiens, rendit l'ordonnance n° 475, qui établit jusque dans les plus petits détails, la manière de signaler au public tout changement opéré dans les tarifs ou les règlements tarifaires.

A mon avis, on ne saurait supposer que la Commission mettra moins de zèle à appliquer les dispositions de ce bill qu'elle n'en a mis dans le passé à appliquer les autres dispositions de la loi?

En réponse à votre question, monsieur, je dirais ceci: lorsque ce bill deviendra loi, comme nous l'espérons, la première chose à faire pour la Commission serait de rédiger des règlements pour la procédure à suivre au sujet des taxes convenues. Elle agirait ainsi en vertu du pouvoir général que la loi lui confère d'émettre des règlements pour l'application de toute disposition de la loi. En faisant ces règlements sur la publication et le dépôt des tarifs, la Commission a agi en vertu de ce pouvoir, et elle possède le même pouvoir de faire des règlements en ce qui concerne la mise en vigueur de la Partie V du présent bill.

M. Howden:

D. La Commission aura-t-elle le pouvoir de contrôler ou régler ces taxes convenues?—R. Sans aucun doute. Aucune taxe ne peut être mise en vigueur sans l'approbation de la Commission, et celle-ci ne l'approuve jamais sans avoir entendu tout expéditeur ou tout intéressé qui se prétend lésé. Si la Commission estime qu'il est lésé, elle peut imposer une taxe faisant disparaître cette disparité.

M. MacNicol:

D. Puis-je demander si les voituriers protestataires auront l'occasion de présenter leurs arguments aussi bien que...—R. Oui, monsieur.

D. Aussi bien que les expéditeurs protestataires?—R. Par exemple, je présume avec assurance que, lorsque la Partie V entrera en vigueur, la Com-

mission rédigera des règlements, et en soumettra le projet, comme elle a toujours fait dans le passé, aux chemins de fer, à toutes les chambres de commerce du pays, à l'Association des Manufacturiers Canadiens, à la *Canadian Industrial Traffic League* et à toutes les associations d'expéditeurs. Et elle entendra les observations qui pourront être faites sur cette réglementation particulière. Chacun reconnaîtra que telle fut la pratique de la Commission dans le passé, pour toute réglementation générale touchant le public ou dans laquelle le public avait un intérêt quelconque. Cela se fait au jour le jour, depuis trente-cinq ans. Le public est consulté non pas seulement après la décision, mais pour l'établissement de ces règlements. De sorte que les chambres de commerce en général, si elles estiment que les règlements proposés par la Commission sont imparfaits dans une mesure quelconque ou ne fournissent pas d'avis suffisant aux intéressés, auront l'occasion de paraître devant la Commission et de faire connaître la forme d'avis qui leur paraît préférable à celle du projet de loi.

M. Howden:

D. Et aucune taxe convenue ne sera mise en vigueur avant que tous les intéressés aient eu l'occasion de présenter leurs critiques et de faire enregistrer leurs objections?—R. Précisément.

M. Edwards:

D. Les réclamations que je reçois, et je suppose que la plupart des membres du Comité en reçoivent de pareilles, viennent de petits expéditeurs estimant qu'ils seront lésés par ces taxes convenues. Supposons qu'un gros expéditeur ait convenu avec le chemin de fer d'un taux pour ses chargements complets ou partiels, selon le cas. Ce taux est approuvé par la Commission, qui en donne avis; mais le petit expéditeur recevra-t-il le même traitement que le gros, en ce qui concerne les taux, et dans des circonstances identiques?—R. Sans aucun doute, monsieur.

D. Je veux dire, s'il expédie par chargements partiels?—R. Il n'y a pas de différence entre le plus gros et le plus petit expéditeur. Le devoir de la Commission, qu'elle a rempli sans exception depuis trente-cinq ans, est d'éviter la disparité de traitement, et elle ne tient aucun compte de la différence entre le volume d'affaires de divers expéditeurs.

D. Mais les expéditions doivent être faites dans des circonstances identiques?—R. Oui, monsieur. Je ne puis mieux vous répondre qu'en vous exposant ce qui s'est effectivement produit l'année dernière en ce qui concerne le pétrole. Le Comité est sans doute au courant de l'extraordinaire développement de la production du pétrole brut de Turner-Valley. Un énorme débit de pétrole s'est produit presque dans l'espace d'une nuit. Ainsi se posa brusquement pour nous le problème du transport de grandes quantités de pétrole de Calgary à Regina. Or, au même moment, la principale compagnie pétrolière nous fit savoir que nous aurions à subir la concurrence du transport par canalisation. En d'autres mots, si nous n'étions pas prêts à transporter le pétrole dans des conditions permettant de concurrencer la canalisation, la compagnie en construirait une. C'est ce qu'on appelle dans le langage du monde des transports une concurrence éventuelle, et la Commission a coutume de prendre en considération la concurrence éventuelle aussi bien que la concurrence réelle. Alors, nous fîmes évaluer aussi bien que possible le coût du transport de ce pétrole par des conduites de Calgary à Regina, et nous fixâmes un taux qui, sans être aussi bas que le coût réel du transport par canalisation, était assez bas pour détourner les compagnies pétrolières de l'idée de construire cette canalisation.

Ensuite nous fîmes face à la concurrence de la canalisation par le seul moyen qui nous paraissait possible, en limitant l'application du taux au transport de vingt-cinq wagons de pétrole à la fois d'un expéditeur à une destination,

car c'est évidemment de cette manière que le pétrole eût été transporté par canalisation. Il se trouva qu'en apparence, au moins, cela sembla une injustice en faveur des grandes raffineries et au préjudice des petites.

Qu'arriva-t-il? Nous publiâmes notre tarif limitant l'application du taux aux chargements de vingt-cinq wagons, et aussitôt deux ou trois petites raffineries écrivirent à la Commission. Elles se bornèrent à écrire une lettre. C'est à cela que se bornent toujours les allégations de traitement injuste. C'est à cela qu'elles se borneront toujours d'après l'article des taxes convenues. L'expéditeur qui craint d'être lésé s'assied et écrit une lettre à la Commission.

D. Qui écrivit la lettre, dans ce cas?—R. Les chemins de fer s'empressèrent de justifier leur action, dans ce cas, oui, monsieur.

D. Je demande qui a écrit la lettre, dans ce cas; la compagnie de canalisation?—R. Une petite raffinerie située à Saskatoon, une autre petite raffinerie située à Regina, une autre petite raffinerie située à Swift-Current, et encore une ou deux autres, je crois. Mais il y en avait au moins deux ou trois, et leurs exploitations étaient relativement petites, comparées à celle de la *British American Oil Company à Moose-Jaw* et de l'*Imperial Oil Company* à Regina.

L'affaire fut évoquée devant la Commission à Regina, et la Commission trouva qu'en ce qui concerne une des petites raffineries, dont l'usine était à Regina où se trouve aussi l'usine de l'*Imperial*, le taux ne pouvait être justifié. En ce qui concerne les petites raffineries situées à Saskatoon, Swift-Current et ailleurs, le taux était justifié, et les décisions furent prises en conséquence.

Maintenant, supposons que la Partie V du bill ait été en vigueur à cette époque, et que nous ayons procédé par voie de taxe convenue avec l'*Imperial Oil Company*, comme nous aurions bien pu faire. Que serait-il arrivé? Et qu'arriverait-il si la même situation se reproduisait l'année prochaine? Nous rédigerions un accord indiquant le taux entre Calgary et Moose-Jaw convenu entre nous et l'*Imperial Oil Company*, sur la base de 19 cents par cent livres, ce qui était en fait le tarif que nous proposâmes. La Commission nous dirait bien vite—en supposant même qu'elle n'ait pas édicté de réglementation générale dans l'intervalle—"A qui avez-vous donné avis de cette demande? Avez-vous averti les autres raffineries de la Saskatchewan qui sont en concurrence avec l'*Imperial Oil* et la *British American*? Si non, il faut le faire, et les choses en resteront là jusqu'à ce que vous ayez averti ces compagnies et qu'elles aient été entendues." Quand la taxe convenue aurait été discutée devant la Commission, après avoir averti tous ces gens, le résultat eût été, je suppose, si l'on eût observé la lettre de la loi, précisément ce qu'il fut après la publication de notre tarif de concurrence—aucune distinction n'aurait pu être faite entre une taxe convenue d'une part et la publication d'un tarif de concurrence d'autre part, et il n'aurait pu y avoir de différence dans les résultats.

M. Young:

D. Qu'a-t-on fait à l'égard du petit exploitant de Regina?—R. Le même taux fut offert aux deux, monsieur, mais le petit raffineur dit "Je n'ai pas les moyens..."

D. Oui, je comprends cela.—R. "...de commander vingt-cinq wagons."

D. Je le sais, mais qu'a-t-on fait réellement?—R. La limite de vingt-cinq wagons fut supprimée, et le taux de dix-neuf cents fut appliqué pour un wagon aussi bien que pour vingt-cinq.

M. McIvor: Bien.

M. Gladstone:

D. Qu'a-t-on fait à l'égard du petit raffineur de Swift-Current?—R. Il est resté sur une base normale.

D. Quel serait son taux, comparé à celui de Regina? Je crois, sous réserve de correction... vous rappelez-vous, Monsieur Knowles?

[M. G. A. Walker, K.C.]

M. KNOWLES: Environ vingt-trois ou vingt-quatre cents, comparé à dix-neuf cents.

Le TÉMOIN: La réponse est que l'exploitation de la raffinerie de Swift-Current ne nous exposait à aucune concurrence. Elle n'était pas en mesure de tirer parti de la canalisation, de sorte qu'elle ne nous exposait pas à la concurrence. C'est une situation que la Commission est appelée à traiter tous les jours. Et je pourrais ici dissiper ce qui est, je crois, l'impression générale. Dans tous les mémoires présentés au Comité et que j'ai vus, il est plus ou moins présumé que les articles sur la disparité de traitement, d'après la Loi des chemins de fer actuelle, sont si clairs et de sens si évident qu'il ne s'ensuit pas de contestation. En fait, avec la loi telle qu'elle existe, des contestations s'élèvent constamment au sujet des articles sur la disparité de traitement. La Commission en traite des douzaines chaque année, et cela ne provient pas d'un désir des chemins de fer de faire des distinctions. Cela provient du fait qu'un système de taux doit être tenu en équilibre avec les relations de concurrencer des expéditeurs de tout le pays. Depuis le début de la Commission, les commissaires en chef qui se sont succédé ont signalé l'impossibilité d'établir une égalité absolue dans l'application d'un système de taux. C'est une utopie que d'y penser, et c'est pourquoi la loi dit que ce sont les disparités indues ou injustes qui sont prohibées. Tout le monde reconnaît que l'égalité absolue ne peut pas être maintenue dans toutes les circonstances.

M. MacNicol:

D. Quelle est la distance de Turner-Valley à Regina?—R. 440 milles, je crois.

M. KNOWLES: 467 milles de Calgary.

M. MacNicol:

D. Environ 500 milles, et quel était le taux établi alors par la Commission? —R. Le taux était de dix-neuf cents.

D. La Commission approuva le tarif de dix-neuf cents?—R. Proposé par le chemin de fer.

D. La Commission étudia la question dans le but d'établir si le tarif de dix-neuf cents était trop élevé ou trop bas?—R. Ah, oui, on a présenté des exposés élaborés touchant la possibilité de transporter le produit par canalisation.

M. Young:

D. On me dit qu'il y a une petite raffinerie à Saskatoon?—R. Oui.

D. Quel tarif lui a-t-on accordé pour le transport de Calgary à Saskatoon?

M. KNOWLES: Je crois qu'il s'établit à vingt-quatre cents.

M. Young:

D. Je tiens à signaler qu'il existe une différence dans le prix de gros de l'essence à Regina comparé à Saskatoon qui s'établit à 2 cents 8. Le prix est plus élevé à Saskatoon. Le pétrole de Turner-Valley est plus rapproché de Saskatoon qu'il ne l'est de Regina, mais en agissant comme vous l'avez fait vous avez poussé le transport de ce pétrole jusqu'à Regina. Vous n'accordez pas de tarif convenable pour l'essence comparé au pétrole transporté à Regina. Vous ne permettrez pas au petit raffineur de Saskatoon d'obtenir un tarif comparable pour un chargement destiné à Regina et le même chargement expédié à la petite raffinerie à Saskatoon, et cela constitue à mon sens une disparité injuste. Si cette proposition était agréée, serions-nous induits à croire que les compagnies de chemins de fer approuveraient la même sorte de disparité injuste?—R. Je vais vous répondre de cette manière, monsieur; si la Commission constatait qu'il existe une disparité injuste aujourd'hui, les mêmes considérations s'appliqueraient quand il

s'agirait de décider si une demande que nous pourrions formuler en faveur d'une taxe convenue comporte une disparité injuste. En d'autres termes, là où la concurrence justifierait l'expéditeur de se plaindre aujourd'hui d'abus quelconques des tarifs concurrentiels, il aurait le même droit de s'opposer à toute taxe convenue que nous pourrions exiger.

D. Croyez-vous que s'il est juste de transporter un chargement complet de pétrole brut de Turner-Valley à Regina à 19 cents, il est injuste de refuser de transporter ce même chargement de TurnerValley ou de Calgary à Saskatoon au même tarif?—R. Vous voulez dire en supposant que le parcours soit le même?

D. La distance est un peu moindre?—R. Cela dépend entièrement du degré de concurrence. Cela exigerait un trop long exposé si je tentais de justifier cette situation ici. En fait, le Comité serait probablement contraint de consacrer un très long temps à analyser toute la situation avant de pouvoir dire si le tarif de Calgary à Regina et de Calgary à Saskatoon peut ou ne peut pas être justifié. C'est une tâche qui ressort particulièrement à la Commission des chemins de fer, et la situation demeurera absolument la même après que vous aurez approuvé la disposition du projet de loi relative aux taxes convenues. Puis, il y a cette objection. Je ne suis pas certain si le mémoire de l'Association des Manufacturiers canadiens a signalé cette objection, mais elle a été mentionnée dans l'un des mémoires que j'avais en main et je crois qu'elle tombe dans cette catégorie. On présente cette objection que les petits expéditeurs n'ont pas le temps d'assister aux séances et n'ont pas les moyens de retenir des avocats pour protéger leurs intérêts. Nous répondons à cela que l'objection est absolument sans fondement. Toute personne au courant de la procédure de la Commission sait que celle-ci examine les plaintes aussi minutieusement sur la foi d'une simple lettre d'un expéditeur lésé qu'elle ne l'examine à la suite de démarches plus conventionnelles, et qu'elle tient des séances dans tout le Canada au moins deux fois par année et quelquefois plus fréquemment, et ces séances sont tenues de manière à accommoder les expéditeurs et non les chemins de fer. En plus de la routine régulière qui prévoit deux voyages par année dans l'Ouest, la Commission entreprend des voyages spéciaux dans l'Ouest aux fins d'étudier toute plainte particulière. C'est ce que l'on fit dans le cas du transport du pétrole à Regina. La Commission fit un voyage spécial à Regina et les employés supérieurs des chemins de fer se rendirent sur place et l'audience eut lieu suivant la convenance des expéditeurs lésés qui s'étaient contentés de faire tenir à la Commission une simple lettre dans laquelle ils se plaignaient que ces tarifs étaient injustes.

M. Howden:

D. Diriez-vous que la Commission se prononcerait sur des plaintes sans entendre les plaignants?—R. Oui, monsieur. Elle se prononce sur ces plaintes de cette manière.

D. Je crois avoir entendu dire dans cette salle même que, à moins qu'un plaignant ne comparaisse devant la Commission, sa cause n'est pas entendue? —R. Il est loin d'en être ainsi.

Le PRÉSIDENT: L'expérience démontre, je crois, que plus de 50 p. 100 des demandes reçues par la Commission, beaucoup plus de 50 p. 100 des demandes, sont réglées par voie de correspondance entre les intéressés.

M. HOWDEN: Je voulais tirer cette question au clair, car j'ai entendu dire cela.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Campbell peut nous renseigner à ce sujet. Monsieur Campbell, est-ce que cette affirmation est à peu près exacte?

M. CAMPBELL: Je dirais que 80 p. 100 des cas sont réglés de cette façon.

Le PRÉSIDENT: Et, par ailleurs, si le demandeur désire être entendu la Commission ne peut sous l'empire de l'article—si je ne fais erreur, c'est sous l'em-

pire de l'article 19 de la Loi des chemins de fer—la Commission ne peut régler le cas sans une audience, et la Commission tiendra une audience à un endroit qui conviendra au demandeur.

M. McIvor: Qui paie les frais?

L'hon. M. Stevens: Il n'en serait pas ainsi sous l'empire de la présente Partie V.

Le président: Sous quel rapport y aurait-il changement?

M. Parent: En tout temps après l'expiration d'une année à compter de la date de l'approbation.

Le témoin: Oui, monsieur, mais c'est après que les parties ont été entendues et après que la taxe convenue a été appliquée; puis, elle vaut pour un an, c'est-à-dire après que tous les intéressés ont été entendus lors de la présentation de la demande primitive.

M. Parent:

D. Quelle est la situation d'une compagnie nouvellement constituée? Cela n'empêche pas ces compagnies de formuler une demande en faveur d'un tarif spécial. Si vous examinez...

D. L'intéressé peut être entendu avant l'expiration des douze mois.

Le président: L'article 35, paragraphe 5, est libellé comme suit:

> Un expéditeur qui considère que ses affaires seront l'objet d'une disparité injuste si la taxe convenue est approuvée et imposée par le voiturier, ou que ses affaires ont été l'objet d'une disparité injuste par suite de l'établissement d'une taxe convenue, peut en tout temps, demander à la Commission de fixer une taxe pour le transport de ses marchandises...

D. Après un an?—R. Non, monsieur; pas au paragraphe 5.

Le président: Pas sous le régime de l'article 35, paragraphe 5.

L'hon. M. Stevens:

D. Oui, mais vous noterez que cela est limité. Voilà le point important. Je voudrais que M. Walker précise. Cela est limité "aux mêmes marchandises ou aux marchandises semblables qui sont offertes pour être transportées dans des circonstances et conditions essentiellement semblables".—R. Oui, monsieur.

D. Les craintes que l'on entretient, monsieur Walker, se rapportent à l'interprétation qui sera donnée "à marchandises semblables à—et dans des circonstances et conditions essentiellement semblables". Une firme pourrait offrir 20 wagons parcours entier pendant l'année qui comporteraient disons 20, 40, 50 ou 100 wagons, tandis que le petit expéditeur qui peut concurrencer sous le régime de la taxe du chargement partiel par opposition à la taxe du wagon unique—c'est-à-dire, il constate qu'il peut (par voie d'économie ou d'une plus grande habileté) faire concurrence sur cette base, mais il ne pourrait certainement pas faire concurrence dans le cas d'une taxe convenue par rapport à 100 wagons.—R. Il n'y aurait pas de différence entre disons 100 wagons et un wagon.

D. Mais vous venez de citer un cas sous le régime de la Loi actuelle qui peut être cité comme cas qui relèverait peut-être de la taxe convenue où on a consenti un tarif spécial parce que l'application était limitée à 25 wagons?—R. Non, monsieur; la Commission a supprimé cette restriction. La Commission nous a dit que nous ne devions pas faire cela. Elle prendrait la même attitude demain sous le régime de l'article concernant la taxe convenue. Nous avons essayé de faire cela parce que nous estimions que nous étions justifiés d'agir ainsi vu que le pétrole brut serait transporté par canalisation dans des conditions comparables à celles qui régiraient le transport de 25 chargements complets. Nous avons affirmé que c'est cela qui nous décida à demander un

tarif qui s'appliquerait seulement aux expéditions de 25 wagons, mais la Commission nous a dit que nous ne devions pas en agir ainsi, que cela constituerait une disparité; aussi cela fut éliminé.

D. Vous opposeriez-vous à l'insertion d'une disposition au paragraphe 5 qui garantirait que toute taxe convenue qui s'applique à un nombre de wagons s'appliquerait également à des expéditions en wagon unique?—R. Je n'aurais pas la moindre objection.

Le PRÉSIDENT: Je tiendrais à signaler, monsieur Stevens, que la phraséologie employée ici est précisément la même que dans la Loi des chemins de fer—"dans des circonstances et conditions essentiellement semblables"; et dans l'application des clauses de la Loi des chemins de fer ne comportant pas de disparité relativement à des circonstances et à des conditions essentiellement semblables le volume n'entre pas en ligne de compte.

L'hon. M. STEVENS: Mais, monsieur le président, je crains que l'un des motifs de l'introduction du privilège de la taxe convenue qui fait contraste avec ce que comportait l'ancienne Loi des chemins de fer a pour but d'autoriser l'expédition en volume comme facteur marquant.

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas, mais si vous vouliez être rassuré sur ce point...

L'hon. M. STEVENS: Oui. Je demande à M. Walker si les intéressés s'opposeraient à cela.

M. Edwards:

D. Pourrait-on établir une taxe convenue à moins que le volume ne soit spécifié?—R. Oui, monsieur; tout autant pour un homme expédiant 10 wagons que celui qui en expédie 100.

D. Dans le cas des mêmes marchandises ou de marchandises semblables? —R. Oui.

M. Hamilton:

D. Prenez le cas d'un chargement spécifique expédié du point A au point X, et de circonstances qui n'existent pas entre le point B et le point X, à même distance; le tarif de A à X pourrait différer totalement du tarif de B à X?—R. C'est possible.

D. Par exemple, dans le genre de concurrence que vous mentionnez entre A et X, vous établissez un tarif plus bas que si la concurrence possible n'existait pas entre B et X.—R. Je prétends, monsieur, que la même concurrence pourrait exister aujourd'hui relativement à la concurrence des chemins de fer sous le régime des tarifs concurrentiels qui assurent un taux à A mais le refusent à B. Sur réception d'une plainte de l'une ou l'autre partie la Commission ferait enquête sur toute la situation et déciderait en droit et en justice s'il y avait disparité injuste, et elle la ferait disparaître si elle existait. Or, elle abordera la considération d'une taxe convenue précisément au même titre, et s'il existe une disparité elle la supprimera. Elle la supprimera soit en refusant d'approuver la taxe convenue ou en disant que vous devez consentir le même taux à B ou bien nous n'approuverons pas la taxe convenue entre vous et A.

Le PRÉSIDENT: M. Bertrand.

M. BERTRAND: J'ai étudié cet article très attentivement hier et vu l'objection soulevée à son sujet par l'Association des manufacturiers, j'ai rédigé à neuf cet article 5 de façon à disposer, je crois, de certaines des objections dont on nous a fait part. Voici mon amendement:

Tout expéditeur peut donner avis à un voiturier qu'il se propose de profiter de la taxe cenvenue accordé à n'importe lequel de ses concurrents

(pourvu que les marchandises à être transportées sont les mêmes ou semblables aux marchandises auxquelles se rapporte la taxe convenue et qu'on offre de les transporter dans des circonstances et conditions essentiellement semblables à celles auxquelles la taxe convenue s'applique) et si le voiturier refuse—ou ne répond pas dans un laps de temps raisonnable—l'expéditeur peut s'adresser à la Commission afin de profiter de la taxe convenue accordée à son concurrent. Si la Commission est convaincue que les affaires de l'expéditeur seront ou ont été ainsi l'objet d'une disparité injuste, elle peut ordonner que la taxe convenue s'appliquera (y compris les conditions qui devront s'y rattacher). Si la Commission est d'avis que le voiturier a refusé indûment d'accorder l'avantage de la taxe convenue, elle ordonnera qu'il paiera les frais assumés par l'expéditeur lors de son appel à la Commission. Il ne sera pas tenu compte de la quantité des marchandises dans l'application de la taxe convenue au requérant, pourvu que l'expédition des marchandises se fasse sans interruption et en quantité commerciale.

Pour déterminer la taxe convenue que paiera le requérant il ne sera pas tenu compte de la quantité des marchandises, pourvu que l'expédition des marchandises se fasse sans interruption et en quantité suffisante. Je crois que cela répondrait à bon nombre des objections que nous avons entendues, comme celles qui émanent de l'Association des manufacturiers canadiens.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous nous communiquer une copie de votre amendement monsieur Bertrand?

M. BERTRAND: Oui. Au fond il ne diffère guère du présent article.

M. HOWDEN: Je prétends que nous ne pouvons étudier cet article maintenant.

Le PRÉSIDENT: Je ne le crois pas, mais je suis d'avis qu'il serait avantageux pour nous de l'insérer au compte rendu pour que nous l'étudions lorsque nous en serons à l'article 35, paragraphe 5. Je pense que l'idée de M. Edwards et de l'honorable M. Stevens est que dans des circonstances et des conditions essentiellement semblables mentionnées au paragraphe 5 de l'article 35, le volume devrait être exclu.

Sir EUGÈNE FISET: Pourrais-je signaler que l'honorable M. Stevens nous expose la modification qu'il propose lors de l'étude de l'article?

Le PRÉSIDENT: Oui. Il sera utile de le mettre à la disposition des chemins de fer afin qu'ils puissent l'étudier et s'assurer de l'effet qu'il aurait sur la nature du bill.

M. BERTRAND: Je vous remettrai mon amendement pour cela.

M. MacNicol:

D. J'aimerais vous poser une question. Vous nous expliquiez il y a un instant le taux qui pourrait être établi entre A et B et la question a surgi de celui entre C et D—la distance étant la même. En déterminant si l'expéditeur C devrait obtenir le même taux de C à D qu'a obtenu l'expéditeur de A à B comme taxe convenue, ne faudrait-il pas que vous fassiez entrer en ligne de compte les conditions physiques du territoire entre C et D, et aussi peut-être la possibilité que le prix de revient à C serait plus bas pour certaines raisons qu'à A; ces prix de revient moins élevés pourraient compenser l'expéditeur à C du taux légèrement plus élevé qu'il paie?—R. Lorsque la Commission des chemins de fer se trouve en face d'une telle situation, monsieur MacNicol, elle étudie sous tous leurs aspects les rapports de concurrence. Elle étudie, d'un côté, l'état du chemin de fer et, de l'autre, la situation relative à la concurrence de A à B.

Le président:

D. Et la situation n'est pas modifiée; est-ce exact?—R. La situation à cet égard ne serait pas modifiée d'un iota d'après la taxe convenue.

L'hon. M. Stevens:

D. Je désire en arriver au principe. Vous reconnaîtrez qu'en vertu de la tarification actuelle des chemins de fer le transport par eau est un facteur dans l'établissement de l'échelle des tarifs?—R. Oui, très important.

D. Très important; je pense que vous admettrez avec moi que le but de la partie 5 est de permettre aux chemins de fer de soutenir la concurrence non réglementée que leur font les camions?—R. C'est l'un de ses buts.

D. Vous dites que c'est un de ses buts; nous aurions raison de dire que c'est son principal but. Supposons deux endroits où font affaires maintenant trois manufactures qui se concurrencent—prenons trois endroits, A, B et C (je ne veux pas les désigner autrement), nous allons supposer qu'il y a deux fabriques, l'une à A et l'autre à B qui font des expéditions considérables à C...

M. MacNicol: Pourquoi ne pas dire soit Montréal ou Toronto?

L'hon. M. Stevens: Laissez travailler mes méninges.

Le témoin: A et B sont desservis par des chemins de fer qui se concurrencent.

L'hon. M. Stevens:

D. Supposons que de B à C fonctionne un service de camionnage qui cause une vive concurrence qui ne s'étend pas à A. L'usine à B qui fabrique les mêmes marchandises que celle à A fait ses livraisons par camion à C, le chemin de fer survient alors et accorde une taxe convenue à cet expéditeur à la condition qu'il fasse ses expéditions par rail à un taux plus bas—celui d'un chargement de wagon—à C; le chemin de fer s'opposerait-il à accorder le même tarif de A, où il ne subit pas la concurrence du camionnage, et où ce facteur ne semblerait pas être justifié comme dans le paragraphe 5 de l'article 35?—R. Je crois que cela serait très improbable, monsieur. Il serait très improbable qu'il ne l'accorderait pas en vertu de la situation ci-dessus, parce que les intérêts d'un chemin de fer sont très liés à la vie commerciale du pays. Nous établissons tous les jours des taux afin de permettre à quelqu'un de faire face à la concurrence commerciale.

D. Oui?—R. Parce que s'il n'en était pas ainsi, ceux à qui nous accordons ces taux ne pourraient plus tenir et que ferions-nous alors sans trafic?

D. Vous n'auriez donc aucune objection, lorsque nous étudierons l'article 35, vous ne vous opposeriez pas à ce que ce point fût élucidé dans le bill?—R. Je voudrais d'abord le voir, être saisi du texte. Deuxièmement, je voudrais vous signaler ce danger; je prétends qu'il est très peu sage de pourvoir à certains cas dans un projet de loi comme celui-ci parce qu'on ne sait jamais ce qui peut arriver. Depuis plus de 35 ans la Commission des chemins de fer a fonctionné d'après la simple prescription de la loi à l'effet que tous les tarifs doivent s'appliquer dans des circonstances et des conditions essentiellement semblables au même taux et sans distinction injuste. Au cours de ce laps de temps la Commission a établi un ensemble de principes invariables. Elle continuera de les appliquer à la partie 5 du bill. En pourvoyant à un certain cas, on peut obtenir un résultat qu'on ne voulait pas.

D. Je n'ai rien dit de la sorte. Une autre question: vous reconnaissez que le principe de la concurrence par eau entre maintenant dans la fixation des taux? —R. Oui, monsieur.

D. Alors, quelle objection a-t-on à faire face à la concurrence des camions sur la même base? Je suppose qu'à un certain endroit situé sur un chemin de fer où les camions lui font une vive concurrence, on en tiendra compte comme on le fait maintenant pour la concurrence du transport par eau—ou toute autre

concurrence?—R. Si je vous ai bien compris, monsieur, vous avez dit qu'il y a une voie ferrée entre A et B et il y en a une autre de B à C.

D. Oui, les expéditions partent de A et de B. A B le chemin de fer subit la concurrence des camions, mais pas à A. Les propriétaires d'une manufacture à B auquel s'applique maintenant le même tarif qu'entre A et C demandent une taxe convenue à cause de la concurrence des camions. Voici ce que je prétends: en vertu du bill tel que rédigé maintenant, il serait de la compétence de la Commission d'approuver une taxe convenue de B à C, vu cette concurrence des camions et de refuser à la manufacture à A un tarif semblable, à cause de l'inexistence de cette concurrence à A. Les chemins de fer ont-ils quelque objection à insérer dans le bill une disposition à l'effet de prescrire à la Commission de ne pas tolérer cette concurrence des camions pour accorder à B un tarif plus favorable qu'à A, ce qui serait une disparité de traitement, à moins que ce tarif s'appliquerait aussi à A.

L'hon. M. HOWE: L'expéditeur à B, à cause de la concurrence des camions, pourrait obtenir un taux plus bas en vertu de la Loi des chemins de fer, vu la concurrence à B qui n'existe pas à A.

L'hon. M. STEVENS: Ce ne serait pas possible.

L'hon. M. HOWE: Oui.

L'hon. M. STEVENS: Pas d'après la loi actuelle.

L'hon. M. HOWE: C'est possible là où existe la concurrence, qu'elle provienne des camions ou de tout autre moyen de transport, d'après la loi actuelle.

L'hon. M. STEVENS: J'en doute.

L'hon. M. HOWE: Demandons-le à M. Guthrie qui est présent.

Le TÉMOIN: Nul doute que l'avancé du ministre est exact.

L'hon. M. STEVENS: Dois-je comprendre que vous affirmez que la loi actuelle stipule que des taux différents s'appliqueront entre deux endroits sur une voie ferrée que ceux pour un autre endroit, vu la concurrence des camions aujourd'hui?

L'hon. M. HOWE: Certainement.

L'hon. M. STEVENS: Avant de l'admettre—je suis sceptique—j'aimerais voir les taux. Si vous vouliez me les soumettre comme preuve, ce serait plus ou moins une réponse à ce que j'avance.

Le TÉMOIN: Ces taux dépendent des influences mêmes dont je viens de parler. Par exemple, si le Pacifique-Canadien a un taux entre A et C et que celui-ci se ressent de la concurrence des camions il appliquera un taux de concurrence pour faire face à ce camionnage, s'il le juge à propos. Il n'est nullement obligé de l'appliquer mais on peut présumer qu'il l'appliquera probablement. Maintenant vous supposez que le National-Canadien a une ligne entre A et C...

M. MACNICOL: Non, de B à C.

Le TÉMOIN: Très bien—de B à C. Les conditions d'exploitation sont essentiellement les mêmes et cette ligne dessert un manufacturier ou un concurrent à C. S'il constate que nous avons réduit notre taux afin de soutenir la concurrence des camions, il est presque inévitable qu'il applique le même taux au même manufacturier.

L'hon. M. STEVENS: Je parle du même chemin de fer. Vous avez parlé de concurrence entre deux chemins de fer.

Le TÉMOIN: C'est ainsi que j'ai compris votre exemple.

L'hon. M. STEVENS: Je parle du même chemin de fer.

Le TÉMOIN: Je vois.

L'hon. M. Stevens:

D. Sur le même chemin de fer; seriez-vous disposé de vous-même, ou la Commission vous forcerait-elle, à octroyer un tarif spécial à l'endroit où il y avait une concurrence comme celle que j'ai désignée? Vous forcerait-elle à octroyer le même tarif au second endroit comme vous avez dû le faire au premier endroit; serait-elle dans l'obligation de vous y forcer?—R. Elle ne le serait pas, étant donné les clauses actuelles de la loi.

D. M. Walker affirme que ce ne serait pas conforme à la loi telle que présentement rédigée.—R. Non, monsieur.

D. Il en sait beaucoup plus long que moi là-dessus, mais je serais aise de voir ce tarif stipulé de façon à permettre un tel état de choses; en effet, je ne crois vraiment pas cette situation équitable.

Le PRÉSIDENT: M. Campbell peut, je crois, appuyer cette déclaration. Monsieur Campbell, vous avez entendu la question de M. Stevens?

M. CAMPBELL: Oui, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de savoir si, quand un chemin de fer dessert un même lieu de destination en partant de deux points différents, l'un de ces deux derniers points de départ souffre aussi concurrence, par eau, par rail ou sur route...

L'hon. M. STEVENS: Pas par eau. J'ai retiré le transport par eau de mon exemple. Je m'en tiens au transport routier.

Le PRÉSIDENT: Parfait; concurrence sur route. Rien dans la Loi des chemins de fer n'oblige cette compagnie à octroyer des tarifs de concurrence à partir de l'autre point non soumis à la même concurrence?

M. CAMPBELL: Non, monsieur.

Le président:

D. En fait sur certains tronçons l'on octroiera des tarifs de concurrence du point A au point C et l'on refusera les mêmes tarifs de concurrence du point B au point C parce que la concurrence ne s'exerce pas entre B et C alors qu'elle agit entre A et C.

M. CAMPBELL: On publie quantité de tarifs, des centaines; ils sont tous contenus dans le même document. A propos de la concurrence de la part des camions automobiles, vous laissez entendre que le tarif entre A et B pour une certaine catégorie de marchandises, et le tarif d'un autre endroit au même lieu de destination où il n'y a pas de concurrence, sera normal, qu'il agirait encore...

Le PRÉSIDENT: Le principe de la Commission dans l'établissement des tarifs de concurrence aux termes de la Loi des chemins de fer dans son libellé actuel, ne vise pas à obliger un voiturier à faire bénéficier une région dénuée de concurrence du tarif valant pour une région où la concurrence existe?

M. CAMPBELL: Je présente la situation comme ceci: supposons que le lieu de destination soit C et que le lieu de provenance soit A, je veux dire un port de mer... je sais que M. Stevens n'a pas tenu compte de la concurrence par eau...

Le PRÉSIDENT: Disons la concurrence par eau ou par rail.

M. CAMPBELL: Disons que B est distant de 150 milles à l'intérieur des terres mais aussi éloigné de C que A, et que le même chemin de fer fonctionne entre A et C comme il le fait entre B et C, mais qu'il y a concurrence par eau entre B et C—dans le même sens que celui indiqué par M. Stevens,—et qu'à cause de cette concurrence par eau la compagnie de chemin de fer accorde à l'expéditeur à A un tarif de concurrence qui ne vaut pas pour l'expéditeur expédiant du point B. On peut dire que l'expéditeur du point B devrait bénéficier du même tarif que l'expéditeur du point A. Si le chemin de fer ne publie pas

ce tarif en prenant le point A comme point de départ, il n'est pas alors tenu de le publier en prenant le point B comme point de départ, et alors et naturellement l'expéditeur bénéficie du même tarif. Si le chemin de fer ne publiait pas son tarif de concurrence à partir de A, l'expéditeur de B ne se trouverait nullement lésé. Autrement dit, si le chemin de fer ne peut malgré qu'il le désire placer A et B sur le même pied de concurrence...

L'hon. M. HOWE: L'exemple est exactement le même.

M. CAMPBELL: Je ne crois pas que la situation soit aucunement différente.

L'hon. M. HOWE: Le camion est considéré comme un concurrent tout comme le navire.

Le PRÉSIDENT: Serait-il possible d'introduire dans la Loi des chemins de fer ou dans ce bill un amendement qui réglât la situation?

L'hon. M. HOWE: Ne commençons pas par modifier la Loi des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Serait-il possible de modifier considérablement l'agencement actuel du tarif et le principe établi, et faire en sorte de pouvoir forcer les voituriers à demander le même tarif pour tous les points de destination soumis aux mêmes conditions de concurrence?

M. CAMPBELL: La Loi des chemins de fer porte certaines clauses expresses, à l'article 329 et à l'article 332, autorisant la publication des tarifs de concurrence. Si les tarifs de concurrence devaient valoir pour les régions dépourvues de concurrence, alors l'article de la Loi des chemins de fer relatif à la concurrence peut parfaitement se retrancher. En effet, ils vaudraient pour tout l'article de la Loi relatif à la concurrence.

Le PRÉSIDENT: En avez-vous fini?

L'hon. M. STEVENS: Non. Je vais, monsieur le président, poser une question que je sais quelque peu compliquée; je vais demander à M. Campbell s'il voudrait bien nous fournir quelques exemples de tarifs disparates autorisés par la Commission pour des endroits semblables à ceux qu'il a désignés comme subissant l'influence des tarifs de transport par eau. Je suis parfaitement au courant de la coutume établie au sein de la Commission relativement aux tarifs de transport par eau, mais je désire connaître ces tarifs dans la mesure où ils ne subissent l'influence que de la concurrence du camion.

Le PRÉSIDENT: Oui. Monsieur Campbell, pouvez-vous nous apporter à notre prochaine séance quelques exemples sur la question soulevée à propos des tarifs, et quelques cartes aussi peut-être grâce auxquelles le Comité pourrait se faire une idée de la situation?

Je désirerais revoir le tout pour la gouverne du Comité afin qu'il ne se glisse pas de confusion sur ce point, je veux dire sur ce que vient de dire M. Campbell. Quand il y a concurrence par eau ou quelque autre entre A et B, si les chemins de fer ne publient pas leurs tarifs de concurrence ils sont exposés à perdre des commandes à l'avantage de leur concurrent; et si l'on introduit dans ce bill ou dans la Loi des chemins de fer un principe à l'effet que pour éviter une disparité il faille doter B et C, par exemple, des mêmes clauses, même si la concurrence n'existe pas, on va de ce chef appliquer dans l'aménagement des tarifs le même avantage géographique que détiennent les autres endroits et que les endroits sans concurrence ne peuvent réclamer.

L'hon. M. STEVENS: Monsieur le président, je n'applique pas mon argumentation à la concurrence par eau.

Le PRÉSIDENT: Les mêmes principes relatifs aux tarifs concurrentiels s'appliquent là où il y a concurrence par eau ou par rail et, de nos jours, sur route.

M. YOUNG: Monsieur le président, à mon avis, le principe même signalé par M. Stevens vaut absolument pour le transport du pétrole brut de Calgary à Regina et de Calgary à Saskatoon.

Il existe en puissance une concurrence de canalisation à Regina; en effet, il s'y trouve une grosse usine de raffinerie, un autre aussi à Moose-Jaw. Saskatoon en possède une petite. Le vœu des chemins de fer était à l'effet d'exiger l'utilisation d'un train de vingt-cinq wagons de Calgary à Regina pour octroyer des tarifs moins élevés. Mais à leur entrevue avec la Commission, cette dernière a déclaré: "Nous allons accorder au petit expéditeur de Regina le même tarif par wagon unique." Cependant l'expéditeur de Saskatoon ne peut obtenir ce privilège. Saskatoon est plus rapproché de l'approvisionnement de pétrole brut que Regina.

M. Stevens demande s'il serait possible d'insérer dans ce bill une clause obligeant la Commission à autoriser cette égalité de tarifs aux endroits de concurrence. Quel en serait le résultat? Nous sommes au centre de la Saskatchewan, je veux dire à un endroit très important de distribution. Il s'y trouve une raffinerie, et nous pouvons y en avoir une beaucoup plus importante. On n'a pas encore imaginé l'idée de la création d'une canalisation plus courte entre Calgary et Saskatoon, concurrent potentiel. Mais le fait peut se produire du jour au lendemain. Mais non. Toute cette région, non seulement une petite partie mais toute la région, subit une disparité injuste là même parce que la Commission a décidé que les grosses raffineries de la région seraient desservies, mais qu'il ne fallait pas desservir les petites.

Je m'intéresse de très près à cette affaire. Je sais que je m'adresse à mauvaise enseigne ce matin; je devrais m'adresser directement à la Commission. Mais je tiens à ce que dans la rédaction de ce bill l'on aille aussi loin que possible dans l'élimination d'un état de choses injuste, à mon avis.

Je reconnais le bien-fondé des paroles récentes du président à l'effet que jusqu'à présent il fut permis aux chemins de fer de dresser des tarifs en vue de rencontrer la concurrence. Qu'on le fasse pour cet endroit, mais laissons la population du point C endurer son mal. Veillons sur le point C où il a concurrence. Mais il est de notre devoir, en notre qualité de représentants de la population, de voir à ce que le pays soit servi avant les chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais, docteur Young, quand on établit des tarifs on en établit de réglementaires à tant du mille; on établit des tarifs spéciaux.

M. YOUNG: Je m'y connais en tarifs. On peut tomber à genoux et les adorer et ne violer aucun commandement, car rien ne leur ressemble ni au ciel, ni sur la terre, ni dans les eaux, sous la terre. Les chemins de fer transporteront ce pétrole brut de Calgary à Regina pour quatre cents de moins (c'est le chiffre fourni par le témoin aujourd'hui), je crois, qu'à Swift-Current. Ils feront du transport de Vancouver à Montréal à meilleur marché qu'à Winnipeg. L'agencement des tarifs est une opération dont personne n'a le droit de se montrer fier. J'ai étudié, ces vingt dernières années, cet aménagement des tarifs, et je suis sûr de ceci, à savoir que pendant que nous sommes à étudier ce bill, il est de notre devoir de faire que certains des abus dont se sont rendus coupables toutes les commissions (je ne parle pas de la commission actuelle) ne se répètent pas; en effet certains endroits de l'Ouest canadien ont eu terriblement à souffrir du chef de ces abus et je me propose bien de voir à ce que l'on introduise dans ce bill ce qu'il faut pour que l'autorisation de créer des disparités de traitement disparaisse, même de la Commission actuelle, que j'estime infiniment.

L'hon. M. HOWE: Ce que vous demandez, monsieur Young, c'est une modification de la Loi des chemins de fer, et nous n'en ferons rien. S'il le faut, nous retirerons le bill.

M. YOUNG: Je prétends simplement ceci: que, en notre qualité de représentants de la population, il est de notre devoir de modifier la Loi des chemins de fer ou toute autre loi s'il est démontré qu'elles ne traitent pas toutes les parties du pays avec justice.

[M. G. A. Walker, K.C.]

Le PRÉSIDENT: Quand je suis entré à la Commission, je l'ai fait à titre de représentant du peuple. Je fus huit ans député à la Chambre des communes, et je suis entré à la Commission des chemins de fer avec les mêmes sentiments que ceux qu'exprime ce matin M. Young. Mais j'ai vite découvert beaucoup de choses que le profane ne comprend pas et que je n'avais pas comprises même après avoir été huit ans député à la Chambre des communes. C'est-à-dire qu'il était impossible d'établir l'ensemble des tarifs ferroviaires sur une base de tarifs de concurrence. Il faut établir des tarifs courants par mille. Ces tarifs servent de mesure et sont en même temps les tarifs maximums que peut imposer un chemin de fer. Alors, quand il existe des conditions de rivalité entre deux points qui feront perdre aux chemins de fer leur trafic, ils ne sont pas obligés mais il leur est permis d'établir des tarifs pour faire face à cette concurrence, mais la Commission n'a pas juridiction pour en prescrire elle-même. Mais si les chemins de fer s'adressent à la Commission pour demander la permission de publier des tarifs de concurrence entre ces deux points, alors cette dernière étudie la question et, si les conditions existantes le justifient, permet la publication de tels tarifs. En essayant d'étendre ces tarifs inférieurs à tout le territoire où la concurrence n'existe pas, on jetterait le désarroi dans l'ensemble des tarifs et on ruinerait les chemins de fer. Il faudrait aussi pourvoir à quelques cents millions de dollars de plus pour desservir le pays.

M. YOUNG: Je ne serais pas aussi pessimiste, monsieur le président. J'ai étudié depuis longtemps cette question des tarifs et j'ai constaté que ce principe n'existe pas dans le zonage du transport vers l'est et du transport vers l'ouest. Et quoique, quant au bill, je n'insisterai pas sur cette vaste question, je veux simplement dire qu'il y a ici un principe en jeu que nous devrions étudier soigneusement avant de le laisser passer.

M. HOWDEN: Monsieur le président, je crois que nous nous écartons du sujet.

Le PRÉSIDENT: Absolument. Je n'ai pas voulu interrompre la discussion sur ce point parce que je ne voulais pas qu'aucun membre du Comité se croie lésé. Le point en litige pourrait tout aussi bien être discuté devant la Commission des chemins de fer, de même que toute question de disparité injuste entre deux points d'expédition ou deux points d'arrivée.

L'hon. M. STEVENS: Cela s'applique-t-il à la question que j'ai posée?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. HOWDEN: Monsieur le président, je désire signaler que plusieurs des membres de ce Comité ont des questions à poser au témoin. Nous ne pouvons pas questionner tous à la fois. Je voudrais donc proposer, monsieur, qu'on demande au témoin de continuer son exposé et quand il aura fini nous l'interrogerons à la bonne franquette.

Le PRÉSIDENT: Si j'ai bien compris, M. Walker est venu ici pour être interrogé. Mais je désire signaler au Comité qu'il existe certaines questions dont nous ne pouvons disposer ici. M. Young faisait allusion à des conditions de disparité qui, dit-il, existent entre Regina et Saskatoon. Si cette disparité injuste existe réellement, la Commission est le tribunal qui doit étudier la question. Je demanderai à M. Walker s'il a fini son exposé ou s'il désire que nous continuions à l'interroger.

Le TÉMOIN: Je suis à la disposition du Comité quant aux questions qu'on veut poser, mais j'ai encore quelques autres observations à formuler.

Le PRÉSIDENT: M. Walker se préparait à développer ses réponses à quelques critiques du bill, et il pourra se faire qu'il réponde ainsi à bien des questions que les membres se proposent de poser.

Le TÉMOIN: On a soutenu, monsieur, que ce bill fera se retirer du commerce les exploitants de camions et privera les expéditeurs des avantages que leur

procure la concurrence de ces camions. Mon ami, M. Rand, dans son exposé primitif a répondu à cet argument, mais je désire ajouter ce commentaire: si cette objection signifie que les chemins de fer seront en mesure de contrebalancer quelques-uns des avantages dont bénéficient à l'heure actuelle de tels exploitants à cause de leur situation non réglementée, c'est vrai. Un des buts essentiels du bill est de mettre les voituriers par rail en mesure de faire face, jusqu'à un certain point du moins, aux avantages que possède actuellement l'exploitant de camion parce qu'il n'est soumis à rien en fait de réglementation.

D'un autre côté si l'on veut dire que les chemins de fer, au moyen de la taxe convenue, feront du transport à des tarifs ruineux pour le camionneur, c'est tout simplement une absurdité, parce que la Commission ne permettrait pas ce gaspillage des revenus ferroviaires même si les chemins de fer étaient assez imprudents pour tenter l'aventure. La Commission a le pouvoir d'empêcher les chemins de fer de transporter des marchandises à des taux non rémunérateurs, de même qu'elle a le pouvoir de leur défendre de transporter des marchandises suivant des tarifs majorés injustement. Et elle a comme règle établie, quant aux tarifs de concurrence, de ne pas considérer comme tels ceux qui vont plus bas que ne l'exige la nécessité de faire face à la concurrence.

De plus il y a dans ce bill la disposition explicite du paragraphe 11 de l'article 35 qui édicte que lorsqu'une demande est formulée sous le régime du présent article, quant à une taxe convenue, la Commission doit tenir compte de toutes les considérations qui lui paraissent pertinentes et, en particulier, de l'effet que l'établissement de la taxe convenue ou la fixation d'une taxe peut vraisemblablement avoir eu ou a eu sur le revenu net du voiturier.

Tout ce qu'on veut en insérant cette disposition, c'est que les chemins de fer n'aient pas la liberté de ruiner un concurrent en adoptant des tarifs qui ne sont pas raisonnablement rémunérateurs.

On objecte aussi que les mots de l'article 35, paragraphe 1 que voici:

> Nonobstant tout 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...

auront pour effet d'abolir les articles de la Loi des chemins de fer concernant la disparité. A notre avis, ces mots ne doivent pas s'interpréter ainsi. Evidemment ils furent insérés parce qu'en vertu de la loi actuelle, la Commission n'aurait pas le pouvoir d'approuver une taxe convenue et que cette taxe serait illégale par le fait même; même malgré le fait qu'il ne puisse y avoir que les parties intéressées qui pourraient s'en trouver affectées, en mettant les choses au pire. Et le rédacteur du bill, évidemment, a pensé que vu la défense expresse de la Loi des chemins de fer de consentir un tarif individuel ou convenu, il devrait rendre bien clair qu'une taxe convenue, parce qu'elle était une taxe convenue sans égard à la disparité, n'était pas en soi illégale. Et pour bien éclaircir ce point, je crois que tout rédacteur consciencieux se serait servi de termes semblables à ceux-là.

Ensuite, si vous considérez les conditions imposées à la partie 4, les articles qui la composent réitèrent la référence faite aux lignes maritimes et aériennes qui, pour la première fois, tombent sous le coup des règlements prohibant la disparité. Cette partie 4 contient toutes les dispositions sur la disparité qui existent présentement dans la Loi des chemins de fer quant à ce qui concerne les chemins de fer. Et quand on en arrive aux taxes convenues, l'article débute ainsi:

> Nonobstant toute disposition de la Loi des chemins de fer, de la présente loi...

Autrement dit, ces termes ne signifient rien d'autre que ceci: que les articles de la loi qui concernent la disparité et ceux qui couvrent la taxe convenue doivent être lus ensemble et quand la loi, d'un côté, dit qu'il ne faut pas établir de

disparité, elle dit de l'autre que malgré que la disparité soit défendue, une taxe convenue, en soi, n'est pas cause de disparité; mais si la Commission considère cette taxe comme étant cause de disparité, elle peut refuser son approbation.

M. Bertrand:

D. On pourait bien laisser de côté les mots "de la présente loi".—R. Si vous les laissiez de côté, monsieur, les voituriers détenteurs de permis, les lignes maritimes et les lignes aériennes se trouveraient dans la même situation que les chemins de fer. Je veux dire qu'aux termes de la loi il leur interdit d'établir de disparité. La loi dit aussi, quant à ce qui les concerne, de même que pour les chemins de fer, qu'ils peuvent établir une taxe convenue. Jusqu'à un certain point ces deux choses s'accordent. L'une compense l'autre en quelque sorte.

D. La taxe convenue est le trait dominant de cette loi.—R. Mais je dis que je ne vois pas comment, par quel procédé d'imagination, un avocat interpréterait ces mots: "Nonobstant tonte disposition de la présente loi", comme abolissant les articles de cette loi qui concernent la disparité. La meilleure preuve de ce que j'avance vous la trouverez dans les statuts anglais de 1933 qui ont servi de modèle à la partie 5. Vous y verrez qu'en plus de ces mots: "Nonobstant toute disposition de la présente loi", ces statuts, par un article exprès abolissent, dans le *Royal and Rule Traffic Act*, les articles qui concernent la disparité. Cette loi correspond à la Loi canadienne des chemins de fer. Autrement dit, le rédacteur de ces statuts voulait abolir l'article et on soutient que les articles concernant la disparité dans le *Railways and Canals Traffic Act* sont expressément abolis par les statuts de 1933 qui pourvoient aux taxes convenues.

Le rédacteur, quel qu'il soit, qui a conçu ce bill a évité d'inclure dans la partie 5 toute disposition abolissant les articles concernant la disparité qui se trouvent dans la Loi des chemins de fer. Et comme je l'ai dit, il est clair qu'il y a mis ces mots à seule fin d'indiquer qu'une taxe convenue, simplement parce que c'est une taxe convenue, ne devrait pas être regardée comme étant cause de disparité. Et il continue en ordonnant que si quelqu'un se plaint de disparité. Et il continue en ordonnant que si quelqu'un se plaint de disparité, la Commission fasse une enquête et fasse disparaître cette disparité.

M. Edwards:

D. Au point où nous en sommes, je désire poser une question qui découle d'un point soulevé dans le mémoire de l'Association des Manufacturiers canadiens. Il s'agissait d'une accusation de disparité injuste qui se produirait envers deux manufacturiers, l'un expédiant ses marchandises f.o.b. et l'autre expédiant livraison comprise. Prenons un wagon chargé de meubles partant de Hanover et destiné à la *Hudson Bay Company*, à Winnipeg, et un autre partant de Kitchener. Le tarif de transport serait le même. Mais un de ces wagons aurait été expédié f.o.b. et l'autre livraison comprise. Le manufacturier qui expédie livraison comprise peut conclure une entente avec le chemin de fer pour un tarif convenu tandis que l'autre ne le pourrait pas. C'est une des objections qu'a soulevées l'Association des Manufacturiers canadiens. Que répondriez-vous à cela?—R. Je dirais que cela produit une situation identique à un nombre incalculable d'autres qui se présentent tous les jours et un homme d'affaires doit se servir de son jugement pour conduire sa propre entreprise. Il n'y a aucune raison pour obliger un individu à expédier ses marchandises f.o.b. et un autre à les expédier contre remboursement. Toutes ces situations demandent à quelqu'un d'exercer son sens des affaires.

D. En matière de ligne de conduite commerciale, vous pourriez dire aussi que quelques firmes ne devraient pas comprendre la taxe de vente dans le prix de vente. Plusieurs le font; d'autres s'en abstiennent. C'est une ligne de conduite

commerciale. Je vous demande donc comment vous expliqueriez cela. Vous me direz probablement que puisqu'un manufacturier expédie ses marchandises livraison comprise, l'autre devrait en faire autant.—R. Il peut arriver qu'il ne trouverait pas avantageux d'agir ainsi à cause de l'écart des tarifs. Je ne le sais trop; j'avoue que je ne suis qu'un avocat.

M. HANSON: Le tarif est-il le même sur des expéditions contre remboursement?

M. EDWARDS: Non. Un tarif est établi f.o.b. à la sortie de la salle d'expéditions, l'autre est établi sur livraison à Winnipeg. Autrement dit le manufacturier absorbe le transport par rail et le comprend dans son prix de vente. C'est lui qui contrôle l'expédition de ses marchandises.

M. HANSON: Le tarif serait le même.

M. EDWARDS: Oui.

Le TÉMOIN: En pratique, il arriverait ceci: celui qui croirait que son concurrent bénéficie d'une taxe convenue qui va lui nuire injustement protesterait auprès de la Commission et il y aurait une audience.

M. EDWARDS: Mais, monsieur Walker, il n'aurait pas besoin de protester.—R. Pourquoi?

D. Parce que l'homme qui expédie ses marchandises franco de port contrôle l'expédition.—R. S'il ne protestait pas, le consignataire protesterait. De deux choses l'une. Celui qui se sent lésé par chaque envoi a le droit de protester, que ce soit l'expéditeur ou le consignataire.

M. CAMERON: Au sens de la loi ce sont deux expéditeurs.

M. EDWARDS: Oui, mais il y a une différence de point de vue.

Le TÉMOIN: En outre, la Commission ne fait pas de distinction entre les expéditeurs et les consignataires en ce qui concerne l'audition des griefs. Toute partie à un contrat de transport a le droit de se plaindre à la Commission et aussi le droit d'être entendue.

M. EDWARDS: Oui, mais elle n'aurait pas à se plaindre.

M. MAYBANK: Entre temps, le tarif est publié—R. Oui, nécessairement.

Le PRÉSIDENT: J'aimerais comprendre l'objection de M. Edwards, car je ne vois pas comment la difficulté surgit.

M. EDWARDS: Je n'y vois pas d'inconvénient, monsieur le président. J'exposais l'argument formulé par M. Walsh, l'autre jour, au nom de l'Association des Manufacturiers canadiens. Il donna l'exemple de deux wagons de meubles, l'un quittant Hanover, Ont., je crois, et l'autre quittant Kitchener, tous deux adressés à la Cie de la Baie d'Hudson, à Winnipeg. Dans un cas, l'expéditeur cote ses marchandises franco Winnipeg, c'est-à-dire qu'il paye le transport; l'autre expédie en port dû, c'est-à-dire qu'il ne paye pas le transport, mais le fait payer par le consignataire. Ainsi, dans le premier cas, l'intéressé ferait un arrangement avec le chemin de fer pour un prix convenu.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. EDWARDS: Mais l'autre n'aurait pas l'occasion de le faire.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais l'autre pourrait se plaindre de la taxe.

M. EDWARDS: Non, il n'y a pas de différence dans le prix.

M. ISNOR: En quoi le bill se rapporte-t-il à cela? C'est une question d'affaires.

M. EDWARES: Si vous aviez à expédier tous les jours, vous en connaîtriez probablement un peu plus.

M. ISNOR: Monsieur le président, je dirai...

Le PRÉSIDENT: J'aimerais élucider ce point, si je le puis. Je ne vois pas que les dispositions de la loi causeraient un passe-droit dans ce cas.

M. EDWARDS: Je cite cela, monsieur le président, comme un des arguments présentés par l'Association des Manufacturiers canadiens.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais je ne comprends pas de quelle manière les dispositions de la loi que nous examinons ajouteraient à cela.

M. EDWARDS: Pas du tout. Je demande simplement à M. Walker s'il a une solution pour cela.

Le TÉMOIN: Je répondrais ceci: l'un ou l'autre des deux intéressés pourrait s'adresser à la Commission pour déclarer que la taxe convenue est injuste en ce qui concerne le transport de ses propres marchandises. Lorsque cette protestation viendrait devant la Commission, celle-ci examinerait non seulement les points de vue que vous nous avez indiqués mais tous les aspects de la concurrence entre ces deux expéditeurs. Et elle déciderait d'abord si la taxe convenue a un contre-coup nuisible. Si elle constatait que cette taxe cause du tort, elle supprimerait la différence de traitement d'une manière ou de l'autre et dirait: "Nous allons approuver cette taxe convenu à condition que vous accordiez la même taxe et les mêmes conditions au plaignant, si cela règle sa difficulté, ou si cela ne résout pas son embarras, nous allons désavouer la taxe convenue parce qu'elle est inéquitable et que la concession de ce prix au plaignant ne supprimerait pas l'inégalité de traitement."

M. EDWARDS: Cela répond à la question.

Le TÉMOIN: C'est une situation qui se présente souvent de nos jours dans l'application des tarifs de concurrence.

L'objection suivante, que je relève dans le mémoire d'opposition, c'est que le bill va ajouter à la situation déjà chaotique qui existe entre les chemins de fer et les voituriers non réglementés. En réponse, nous faisons remarquer que cette affirmation générale revient à plusieurs reprises mais n'est confirmée par aucun fait. On peut demander comment un tel résultat pourrait s'ensuivre. L'expéditeur peut obtenir une taxe convenue du chemin de fer en consentant à expédier par rail toute l'année soit la totalité, soit une certaine proportion de sa marchandise. Son concurrent, s'il le désire, peut faire la même chose. D'autre part, le concurrent peut profiter des tarifs de concurrence ordinaire, tel qu'il en existe de temps à autre, si les besoins de son commerce l'exigent.

M. EDWARDS: Le client n'expédierait pas par rail toute l'année, s'il pouvait expédier par eau et par rail une partie de l'année.

M. MAYBANK: Il pourrait faire un arrangement pour une partie de ses marchandises.

Le TÉMOIN: Il y a là plusieurs occasions d'exercer le jugement d'un homme d'affaires. Un expéditeur peut diriger un commerce où les marchandises s'expédient avec une certaine régularité toute l'année, et il peut lui être avantageux de conclure une entente avec le chemin de fer pour expédier soit la totalité de ses marchandises, soit une proportion importante, exclusivement par rail. Les exigences du commerce d'un autre homme d'affaires peuvent l'amener à expédier le plus gros de sa marchandise pendant la saison de navigation.

M. EDWARDS: Les chargements fractionnés seraient seuls atteints par la navigation sur les lacs.—R. Aucunement.

D. Ou presque, n'est-ce pas?—R. Oh! non. Il y a d'énormes quantités de marchandises empaquetées qui voyagent par wagons d'une part et par bateau de l'autre.

D. Les marchandises légères, n'est-ce pas?—R. Les denrées en sacs, comme les grains de semence, le sucre et toutes sortes de produits.

D. Les conserves?—R. Oui, les conserves. D'autre part, le concurrent, si ses affaires l'exigent, peut encore profiter des tarifs de concurrence ordinaires qui existent. Il y a des expéditeurs de l'Alberta qui ont fait une certaine opposition. J'ai cité un cas de l'Alberta parce que nous avons reçu un mémoire d'opposition de quelqu'un de l'Alberta. Je ne me rappelle pas qui. Cet expéditeur peut obtenir une taxe convenue pour le transport de ses marchandises par rail, et son concurrent a justement la même chance; mais s'il préfère expédier par camion l'été et par rail l'hiver, lorsque les routes sont impraticables, il bénéficie encore d'un certain nombre de taxes de concurrence, comme il en existe de temps à autre, alors que les facilités ne sont pas obligatoirement maintenues comme dans le cas des chemins de fer qui sont obligés de maintenir un système efficace en opération en toute saison, quel qu'en soit le prix, et nous prétendons que ces chemins de fer ne devraient pas être assujétis à la concurrence de voituriers non réglementés qui peuvent transporter moyennant une taxe convenue et pratiquer toute espèce de concurrence ruineuse qu'ils jugent à propos de mettre en œuvre. Voilà un problème que nous avons à envisager aujourd'hui.

On prétend aussi que le vrai remède à cette situation du transport par chemin de fer n'est pas celui que fournit le bill mais plutôt la réglementation par les provinces ou, de préférence, par la Commission des chemins de fer. Nous répondons ceci: On peut admettre que la solution idéale du problème serait la réglementation par la Commission des chemins de fer ou par la nouvelle Commission des transports. Cette solution est impraticable à cause de la difficulté constitutionnelle (nous la connaissons tous) et il est notoire qu'à la suite des recommandations de la Commission Duff, une conférence fédéro-provinciale eut lieu en vue de réglementer le transport routier et aboutit à un désaccord complet. Quelques-unes des provinces, notamment celles d'Ontario et de Québec, où le problème est le plus aigu, refusèrent irrévocablement d'aliéner la juridiction provinciale.

Quant à la réglementation par les provinces, on sait très bien que, même lorsque des règlements ont été édictés, ils n'ont pas été mis en vigueur et il y a lieu de douter si les provinces sont aptes ou disposées à mettre sur pied l'organisation nécessaire pour faire la police des règlements provinciaux et les mettre en vigueur. En outre, on a fait peu ou point d'efforts pour réglementer les voituriers à forfait qui transportent une forte partie des marchandises expédiées. Et il ne saurait y avoir de réglementation efficace des camions particuliers appartenant à l'expéditeur même. Ce bill, à notre avis, ne peut aucunement servir à détruire la concurrence, mais dans une certaine mesure il rétablira l'équilibre entre les chemins de fer et leurs concurrents non réglementés.

Et voici ma réponse à la dernière objection: On allègue que le bill opère un changement radical dans la loi concernant les marchandises transportées dans "des circonstances et conditions essentiellement semblables". A mon sens, il n'y a pas de changement important de l'article 314 de la Loi des chemins de fer à l'article 35, paragraphe 5, du présent bill. La seule différence, c'est que la nouvelle loi étend le champ où la Commission peut constater qu'il y a disparité injuste, car l'article 314 ne vise que les marchandises "de la même désignation", c'est-à-dire celles de la même description que nous devons taxer au même taux, tandis que, d'après le bill, un expéditeur peut bénéficier d'une taxe qui enlèvera tout traitement inéquitable, lors même que les marchandises qu'il expédie ne seraient pas de même nature que celles qui bénéficient d'une taxe convenue. L'objet de la loi devient plus ample.

Je ne crois pas, monsieur le président, que ce soit le moment d'analyser et de comparer les divers articles du bill. Sous réserve du désir du Comité, je pense que cette analyse sera plus à propos lorsque vous examinerez le bill clause par clause. Mais je suis prêt à le discuter tout de suite, si le Comité le désire.

Pour conclure cette partie de notre mémoire, nous signalerons que les expéditeurs, les chambre de commerce et les autres associations du genre admettent

tous que la réglementation actuelle cause une grave injustice aux chemins de fer, exposés comme ils sont à une concurrence non réglementée. Même les exploitants de motocamions admettent la nécessité d'une réglementation. Je ferai observer que le Parlement siégera encore tous les ans, et que si l'une quelconque des horribles conséquences appréhendées par les adversaires du bill venait à se produire, il est inconcevable qu'on ne trouve pas rapidement un remède. J'ajouterai que l'application par les chemins de fer des principes d'affaires habituels empêchera le développement des abus que redoutent les adversaires du bill, car il est évident que si les chemins de fer commençaient soit à ruiner leurs concurrents par l'application de tarifs auxquels ceux-ci ne pourraient pas vivre, soit à mettre en vigueur des taxes convenues qui établiraient une différence inéquitable, un remède pourrait être proposé et appliqué en très peu de temps, quand même la Commission cesserait de fonctionner comme elle le fait depuis 35 ans.

Nous demandons ceci: est-il injuste que les chemins de fer aient l'occasion de démontrer que, sous les dispositions du présent bill, ils ne peuvent pas soutenir loyalement la concurrence de leurs rivaux non réglementés sans détruire ces concurrents ou sans soumettre les expéditeurs ou le public à une injuste différence de traitement?

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser?

M. ISNOR: Je désire poser une question afin d'éclaircir un point soulevé par M. Stevens. Mais avant cela, puis-je faire une remarque à l'adresse de M. Edwards avec la permission du président? Il souleva la question des expéditions par certaines firmes, dans un cas la livraison étant faite de la fabrique à l'acheteur frais préacquittés et dans l'autre la livraison étant faite avec les frais de transport à percevoir; il se tourna vers moi en disant que si j'étais un expéditeur je comprendrais. Je ne sais depuis combien de temps M. Edwards est un expéditeur, mais je sais que j'achète depuis 31 ans et je ne vois quel rapport cela peut bien avoir avec le bill en question.

M. EDWARDS: Laissez-moi vous dire, avec la permission du président, et en ami, que je n'ai pas soulevé cette question. Je l'ai simplement mentionnée vu qu'elle était dans le mémoire de l'Association des Manufacturiers canadiens et c'était une de leurs objections au bill et j'ai demandé à M. Walker de l'expliquer.

M. ISNOR: Je dis que cela n'a aucun rapport avec le bill.

M. EDWARDS: C'est une des objections formulées par l'Association des Manufacturiers canadiens dans son mémoire.

M. ISNOR: Le point soulevé par M. Edwards n'a aucun rapport avec ce bill parce qu'il s'agit, dirais-je, d'un arrangement privé entre l'expéditeur et la compagnie de chemin de fer.

Et relativement à la question soulevée par M. Stevens, je désirerais d'autres renseignements. Dans son exposition, il a mentionné, je crois, des endroits d'expédition A et B, censés être à 600 milles de distance. Disons qu'il y a un certain tarif, par exemple, un tarif de $1. Ensuite, il y avait un autre tarif entre A et B, et entre les endroits B et C; ou en d'autres mots, si le tarif est de $1 entre A et C, le même tarif n'existe pas entre A et B,—est-ce bien cela, monsieur Campbell?

L'hon. M. STEVENS: Vous ne l'avez pas exposé correctement.

M. CAMPBELL: L'illustration de M. Stevens visait les expéditeurs des endroits A et B à l'endroit C.

M. ISNOR: C'est cela que je veux comprendre. Tel que je l'entends, l'illustration de M. Stevens impliquait qu'il y avait une disparité injuste dans le tarif de A à B en comparaison avec le tarif de B à C.

L'hon. M. STEVENS: Non, vous faites erreur. Mon illustration portait sur la différence de tarif entre A et C et de B à C. J'espère que je me suis exprimé clairement.

M. ISNOR: Je veux bien comprendre. Cette concurrence de B à C était la concurrence faite par les camions. On présente une demande et le tarif est abaissé. L'expéditeur à l'endroit A ne jouirait-il pas de ce tarif inférieur de B à C, de sorte qu'il se trouverait exactement comme il était auparavant; ou plutôt il jouirait du tarif inférieur vu l'ajustement effectué entre les points B et C. Je crois que cela est bien clair, n'est-ce pas?

Le PRÉSIDENT: M. Stevens a décrit son cas comme suit: Il a appelé le point de destination C. Il y avait deux endroits d'expédition, A et B. Tous les trois endroits sont desservis par le même chemin de fer. Ensuite, la compagnie exige un certain tarif entre A et C à cause de la concurrence des camions. Serait-elle obligée d'accorder le même tarif entre B et C même s'il n'y avait pas de concurrence de camions entre B et C?

M. ISNOR: Oui. C'est un peu différent de ma version.

M. MACNICOL: La réponse est qu'elle n'était pas obligée d'accorder le même tarif.

Le PRÉSIDENT: La réponse est qu'on ne pouvait pas l'obliger,—ce n'était pas obligatoire.

Sir EUGÈNE FISET: M. Stevens va mettre sa proposition par écrit; elle aura ainsi une forme convenable.

M. O'NEILL: Comme membre de la Colombie-Britannique, j'ai reçu un grand nombre de lettres à l'effet que cette clause relative aux taxes convenues constituera une disparité injuste à l'égard des gens de la Colombie-Britannique qui font leurs expéditions par eau. Pas une parole n'a été dite ici ce matin sur ce sujet. L'Association des Manufacturiers canadiens n'a rien dit encore sur ce sujet, du moins d'après ce que je me rappelle. Mais j'ai un très grand nombre de lettres à ce propos qui me viennent de la Colombie-Britannique...

Le PRÉSIDENT: Ces personnes voudraient-elles être entendues ou voudraient-elles présenter leurs vues par écrit?

M. O'NEILL: Je ne sais trop ce qu'elles feraient, mais je crois que probablement elles se décideront à en agir ainsi; mais comme député de la Colombie-Britannique j'ai à répondre à ces questions et je désire tous les renseignements qui m'aideront dans ma tâche.

Le TÉMOIN: Laissez-moi dire qu'en temps propice nous serons disposés à répondre à ces objections; mais qu'elles viennent ici ou qu'elles ne viennent pas, je suppose que la coutume ordinaire sera suivie et que leurs vues formulées par écrit seront versées au dossier et une réponse sera donnée à ces objections. Mais, évidemment, il n'y aurait pas de sens à répondre à ces objections avant que le Comité n'en soit saisi. J'ai parlé aujourd'hui des taxes convenues parce qu'il en a été question au cours des représentations faites par l'Association des Manufacturiers canadiens et présentement devant le Comité; nous sommes réellement prêts à discuter toute la situation.

M. Isnor:

D. Ceci s'applique-t-il aux expéditions en Colombie-Britannique d'un endroit à un autre de la province?—R. On se plaint qu'en vertu de la clause relative aux taxes convenues nous pourrions adopter une taxe si peu élevée que les navires de grand cabotage qui font le service entre Vancouver et Montréal verraient leur commerce ruiné. Si on examine tant soit peu la base tarifaire on constatera, je crois, que c'est là une objection des plus fantaisistes.

M. Bertrand:

D. Les expéditeurs ne devraient pas s'y opposer parce qu'ils sont tenus de payer les taxes supérieures et ils n'ont qu'à bénéficier des taxes inférieures?—R. Oui.

M. EDWARDS: Monsieur le président, puis-je poser une question d'un autre ordre? Elle vient d'un établissement industriel important.

Le PRÉSIDENT: Certainement.

M. EDWARDS: Je crois que M. Walker a donné une réponse assez satisfaisante, mais les questions visent en particulier cet article de la loi. Cette compagnie dit:

> Nous aurions particulièrement lieu de nous inquiéter de la Partie 5 de ce bill, vu, nous semble-t-il, qu'elle offre toutes les occasions pour la plus grande disparité possible.
>
> Il n'y a rien dans ce bill comme nous le lisons où nous pouvons savoir quel tarif peut être convenu entre nos rivaux et le voiturier. Nous pourrions avec le temps savoir que nous sommes victimes d'une disparité injuste, mais dans ce temps-là notre commerce peut être ruiné. Ces jours-ci il en coûte d'édifier un commerce, et si on le perd pour une raison quelconque, il peut être fort difficile de le reprendre. La Partie 5 est tellement remplie d'échappatoires dont l'effet serait de paralyser les affaires pour une période de temps inconnue et d'encourager la disparité injuste contre le petit fabricant ou le petit expéditeur qu'on devrait s'y opposer.

Cette lettre vient d'un fabricant d'instruments aratoires, de camions de chemins de fer et d'entrepôt, et le reste, qui est dans le commerce depuis plus de 80 ans. C'est une vieille maison et c'est là son objection. Y a-t-il quelque chose que vous n'avez pas déjà abordé?

Le TÉMOIN: Je ne le crois pas.

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité peuvent avoir quelques exemplaires du compte rendu pour les envoyer à leurs commettants qui ont pu soulever des questions comme celles-ci. Je crois que certains points de l'exposé de M. Walker de ce matin sera une réponse à un grand nombre de questions. Je m'imagine que ces messieurs seront encore à notre disposition au cours de nos délibérations pour répondre à d'autres points qui peuvent surgir.

Le TÉMOIN: L'un de nous sera ici en permanence et nous serons toujours heureux de répondre à vos questions.

M. O'NEILL: Combien d'exemplaires fait-on imprimer?

Le PRÉSIDENT: Nous avons 1,000 exemplaires en anglais à distribuer aux membres du Parlement et du Sénat et les compagnies de chemins de fer en recevront un certain nombre. Je crois qu'il doit y en avoir 18 ou 20 exemplaires pour chacun des membres de ce Comité.

M. O'NEILL: Le mémoire présenté ce matin est d'une très grande importance et je désirerais en avoir plusieurs exemplaires.

Le PRÉSIDENT: Il sera imprimé.

M. O'NEILL: Bien, mais j'ai soulevé cette question parce que je fais partie d'un autre comité important dont la séance eut lieu le même matin et je ne pouvais pas m'en aller; c'est pourquoi je désire avoir des exemplaires des procès-verbaux réguliers de ce Comité afin de savoir ce qui s'est passé pendant mon absence.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a qu'un fascicule qui a été imprimé jusqu'à ce jour. Vous pouvez en avoir au bureau de la distribution et si vous les demandiez vous n'auriez aucune difficulté à obtenir 10 ou 15 ou 20 exemplaires du compte rendu.

Un seul fascicule a été imprimé jusqu'ici, mais tout ce qui a été dit ce matin sera prêt pour la distribution au cours de la journée de demain.

M. MacNicol:

D. Vers la fin de vos remarques vous aviez l'air plus ou moins à traiter légèrement le mémoire de l'Association des Manufacturiers canadiens. Ce mémoire n'est-il pas fondé sur les faits?—R. Je crois que c'est un exposé très honnête et très sincère.

D. L'Association des Manufacturiers canadiens est composée d'hommes importants et je crois qu'ils ont une organisation excellente. Je suppose aussi qu'avant de rédiger le mémoire destiné au Comité ils ont obtenu ce qu'il y avait de mieux en fait de conseil de la part des membres et je me demande pourquoi ils ont tant d'inquiétude au sujet du bill après les remarques que je vous ai entendu faire à ce sujet?—R. Je dirai que ces craintes n'ont pas de raison d'être. J'accorderai à l'Association le plus grand mérite pour sa sincérité; mais je ne puis croire qu'il y ait en fait le moindre motif pour les craintes qu'elle a exprimées.

D. Vous avez dit autre chose, au sujet de la concurrence de la part de camions?—R. M. Stuart Brown a admis qu'il n'était pas avocat et de mon côté je dois avouer que je le suis; mais je suppose qu'il a dû discuter les phases légales de ce bill avec son avocat et après que nous l'aurons discuté je suggère que, sans doute, le Comité aura le bénéfice des rédacteurs du ministère de la Justice,—ou quel qu'en soient les auteurs,—qui sont responsables de cet arrangement.

D. Nul doute que vous ayez reçu un mémoire de la *Western Millers Association?*—R. Oui, monsieur.

D. Si je comprends bien, le grain retenu à certains endroits pour y être moulu puis expédié acquitte le tarif des grains; c'est bien cela, n'est-ce pas?—Oui.

D. Cette association semble craindre grandement qu'elle subisse un tort considérable de l'application de cette loi; pouvez-vous me fournir des renseignements sur cette question?—R. Oui, monsieur; je comprends que ses craintes ne concernent aucunement toute modification du tarif de mouture en transit mais, à son avis, comme le grain et les produits du grain sont transportés à la tête des Lacs au même tarif, ils devraient être transportés de là vers l'est à un tarif uniforme. Maintenant, le fait est, tout simplement, que le grain et les produits du grain n'ont jamais été transportés de la tête des lacs vers l'est au même tarif; de plus, il n'y a jamais eu de rapport entre les deux tarifs. Voici un exemple,—j'ignore si j'ai les chiffres ici avec moi, car je ne m'attendais pas à ce que cette discussion fût soulevée,—voici l'exemple: L'an dernier, je crois, le tarif sur le grain, par quintal, de la tête des lacs à Montréal, était de 6c. .6 et, durant la même période, les tarifs par eau sur la farine, de la tête des lacs à Montréal, était de 15c. Le tarif sur le grain varie continuellement. Le tarif sur la farine, pour ce qui est du transport par eau ou par rail, est toujours le même, et est fixé par la Commission; mais pour ce qui est des voituriers en vrac le tarif varie. Donc, en dépit de cette situation, les minotiers de l'Ouest, croirais-je, disent que si les voituriers des Grands Lacs sont soumis à des règlements pour le transport de la farine tandis qu'ils ne le sont pas pour ce qui est du transport du grain, il y aura, envers eux, disparité de traitement. Bien, franchement, nous ne sommes pas du même avis. Exemple: en ce moment, durant l'année 1937, plus de 54 p. 100 de la farine,—ce qui désigne, comme vous le savez tous les produits du grain; le grain et les produits du grain,—a été transporté de la tête des lacs, par eau et par rail, suivant un tarif approuvé par la Commission des chemins de fer. Cela laisse 45 p. 100 transporté par eau seulement. Maintenant, de la quantité transportée par eau seulement, 76 p. 100 l'a été par la *Canadian Steamship Company* qui, me dit-on, est généralement en feveur de la réglementation; de sorte que, en somme, 89 p. 100 de la farine transportée de la tête des lacs l'a été

à des tarifs fixés par la Commission ou à des tarifs publiés par la *Canada Steamship Lines*, compagnie qui favorise la réglementation; de sorte que, si 11 p. 100 seulement du trafic actuel est forcé de se conformer au règlement, il est difficile de voir en quoi la question acquiert de l'importance.

Maintenant, c'est là, je dois l'admettre, une explication très incomplète, mais je ne m'attendais pas à être appelé ce matin. Le moment venu, je présenterai une réponse complète au point qu'ont soulevé les minotiers de l'Ouest.

M. McKINNON (*Kenora-Rainy-River*): Merci beaucoup.

M. Howden:

D. Je n'ai qu'une question à poser: Rien dans les dispositions de ce projet de loi ne prévoit la réglementation ou le contrôle du trafic roulier, n'est-ce pas? R. Non monsieur, pas directement.

D. Et, de même, rien dans les dispositions de ce projet de loi ne dérangera le trafic par eau d'une côte à l'autre, comme vous l'avez mentionné, entre Montréal et Vancouver, n'est-ce pas?—R. Je ne dirais pas que l'influence serait nulle, monsieur.

D. Dans ce cas, aucun contrôle sur les tarifs ne serait exercé?—R. Aucun contrôle Oh! oui. Je faisais erreur. Je ne m'attendais pas à cette question. Les tarifs sur le trafic d'une côte à l'autre, c'est-à-dire, les tarifs de Vancouver à Montréal ou *vice versa* doivent être réglementés...

D. Supposons qu'un navire immatriculé à l'étranger fait le trajet de Vancouver à Montréal; vous n'êtes pas en mesure de réglementer les tarifs dans ce cas, n'est-ce pas?—R. Ah! non.

D. Et cela veut dire qu'il vous faut subir cette concurrence tout comme celle du trafic roulier, en tant que vous le pouvez. Vous ne pouvez contrôler ou réglementer le trafic roulier, donc il vous faut le concurrencer, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Et la même chose s'applique aux expéditions entre Vancouver et Montréal par navires?—R. Oui, en ce moment.

D. Comme en ce moment. Se trouve-t-il quelque chose dans le bill qui permette de contrôler le tarif par eau de Montréal à Vancouver?—R. Il faudra publier le détail des tarifs, mais on sera libre de fixer ces tarifs à volonté.

D. Ces gens ne refuseront pas de soumettre leurs tarifs spéciaux à l'approbation de la Commission?—R. Non, ils feront comme nous; la seule différence consiste en ce qu'ils doivent publier leurs tarifs et, ces derniers publiés, ils ne pourront établir une distinction entre les expéditeurs, tout comme nous sommes tenus de le faire actuellement sous le régime de la loi.

D. Pour ce qui est du trafic roulier par camion, si nous supposons ce trafic injuste envers les chemins de fer, ce trafic subsistera?—R. Oui, monsieur. Il nous faudra encore concurrencer le voiturier non réglementé. Nous ne serons pas dans la même mesure à la merci, comme en ce moment, de la concurrence injuste, car cette concurrence injuste disparaîtra, un peu du moins. C'est là l'objet du projet de loi puisque le Parlement n'est pas en mesure de réglementer ces voituriers. Il ne peut les réglementer tant que l'Acte de l'Amérique britannique du Nord n'aura pas été modifié. Nous demandons que vous fassiez au moins disparaître quelques-uns de nos obstacles afin que nous puissions subir raisonnablement la concurrence de ceux que vous ne pouvez réglementer.

M. DUPUIS: Quelle est la réponse à l'accusation de disparité injuste soulevée par des gens de Montréal qui prétendent qu'il existe un tarif entre Montréal et Toronto et un autre tarif entre Toronto et Montréal?

Le PRÉSIDENT: Cette question ne se rattache pas au bill. Je le regrette, elle serait irrégulière. C'est une question à établir devant la Commission des chemins de fer.

M. Hamilton:

D. J'ai compris que le témoin a dit que le bill rétablira, dans une certaine mesure, l'équilibre entre les chemins de fer et leurs concurrents non réglementés, les camions surtout, au moyen des taxes convenues?—R. Oui, monsieur.

D. Oui; et je suppose que l'on s'attend à ce qu'il y ait un grand nombre de conventions de ce genre là où existent des services rivaux à un point d'expédition? Je dirais, en définitive; mais franchement nous allons surveiller attentivement les choses, nous n'allons pas lancer un mouvement en faveur de nombre de taxes convenues...

D. Mais si le système a quelque succès, cela veut dire que les localités, nous pouvons dire A, B et C; la localité A qui est située là où la concurrence existe durant une période de mois ou d'années, et qui a de bonnes routes, aura des tarifs un peu plus avantageux que ceux de la localité B où n'existent pas les services rivaux, et, en conséquence, après une certaine période, B serait placé à désavantage.—R. Je ne crois pas que tel serait le résultat, monsieur.

D. Les choses en resteront là...—R. Pour la simple raison que si le désavantage existe le trafic se déplacera d'une localité à l'autre. Vous comprenez que la Commission a la même juridiction pour prévenir la disparité injuste entre les localités comme entre les expéditeurs individuels.

D. Je ferai remarquer au témoin qu'il songe à des endroits bien pourvus de routes et d'eaux navigables. Bien des endroits ne sont pas aussi bien pourvus sous ces rapports. Il me semble qu'avec les années c'est la localité bien pourvue de services rivaux de transport qui aura, quant aux tarifs, l'avantage sur la localité moins bien pourvue. Je ne vois pas que cela altère la situation, monsieur, car nous avons aujourd'hui le pouvoir de publier des tarifs de concurrence tels que nous les avons ou les aurons si nous adoptons une taxe convenue. Voici la raison pour laquelle nous espérons tirer avantage de tarifs de concurrence: aujourd'hui nous avons la concurrence des camions entre A et B. La seule façon d'obvier à cela dans les circonstances actuelles est de publier un tarif de concurrence pour le camionnage, et un homme qui comprend l'injustice de la situation existante tire avantage de ce tarif de concurrence et continue à expédier par chemin de fer. Mais le tarif doit s'appliquer à tous les expéditeurs et les neuf dixièmes d'entre eux tireront avantage du tarif de concurrence durant l'hiver, alors que le camionnage n'existe pas ou est trop lent et difficile et, durant l'été, ils retourneront immédiatement au camionnage.

D. Mais pour ce qui est du terme "disparité injuste", la disparité s'applique aux expéditeurs d'un même endroit; n'est-il pas possible qu'une disparité injuste existe entre localités?—R. Oui, monsieur.

D. Et cette disparité injuste résulte non d'une décision de la Commission mais de la situation géographique qui donne l'avantage à l'une et non à l'autre.—R. Bien, la Commission est absolument libre de faire disparaître la disparité entre les localités comme entre les expéditeurs.

M. HANSON: Monsieur le président, M. Tom Reid, député, demande la permission de rendre témoignage devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Oui, je vais y voir immédiatement.

M. HANSON: En a-t-il obtenu la permission?

Le PRÉSIDENT: Oui, MM. Reid, Neill, Rhéaume et Hushion ont demandé d'être entendues devant le Comité au nom de certains de leurs commettants. On les entendra jeudi, le 12 mai, à 10 h. 30 du matin.

Nous avons tenté l'arrangement suivant pour les séances du Comité:

Demain, vendredi 6 mai, à 10 h. 30 du matin, nous entendrons les compagnies de navigation représentées par M. Campbell de Toronto; la *Vancouver-St. Law-*

rence Line, également représentée par un monsieur de Toronto; la *Ellis Shipping Company* et la *Canada Steamship Lines*. Donc la séance de demain sera réservée aux compagnies de navigation.

Sir EUGÈNE FISET: Dans la matinée seulement?

Le PRÉSIDENT: Le matin seulement, si possible, mais si nous ne pouvons terminer il nous faudra ajourner à l'après-midi.

Le mardi 10 mai est réservé aux intérêts de la navigation aérienne. Vingt et une compagnies de navigation aérienne ont été averties de la séance.

Puis, le jeudi 12 mai, nous entendrons la *Canadian Automobile Transportation Association* et la *Automobile Transport Association of Ontario*, ainsi que MM. Neill, Reid, Rhéaume et Hushion, députés, qui ont exprimé le désir de comparaître au nom de certains de leurs commettants. Si nous ne terminons pas dans la matinée, nous siégerons jeudi après-midi, le 12 mai, pour entendre la Chambre de commerce de Hamilton, le *Board of Trade* de Montréal et celui de Toronto.

Le vendredi 13 mai, nous entendrons la *Canadian Industrial Traffic League;* M. Burchill, au nom des provinces Maritimes; la *Canadian National Millers' Association*; la *Montreal Corn Exchange*, et un représentant du gouvernement de la province de Québec qui a demandé d'être entendu.

Cela devrait compléter les témoignages de tous les intérêts qui ont demandé d'être entendus. Ensuite nous aurons peut-être une autre séance pour entendre la réponse des voituriers. Donc, nous devrions terminer les témoignages de tous les intéressés d'ici la fin de la semaine et la semaine prochaine. Durant la semaine suivante nous devrions pouvoir nous réunir pour rédiger notre rapport.

M. YOUNG: Sur le projet de loi?

Le PRÉSIDENT: Sur le projet de loi, article par article. Nous étudierons le bill article par article et, plus tard, nous préparerons un rapport.

Maintenant, messieurs, désirez-vous vous réunir demain à 10 h. 30 du matin?

M. MCKINNON *(Kenora-Rainy-River)*: Oui.

Sir EUGÈNE FISET: Siégez-vous cet après-midi?

Le PRÉSIDENT: Les seuls intéressés aujourd'hui étaient les chemins de fer. Si l'on a d'autres questions à poser, nous poursuivrons; sinon le Comité s'ajourne jusqu'à 10 h. 30 demain matin.

A 1 h. 05 le Comité s'ajourne au vendredi 6 mai 1938 à 10 h. 30.

APPENDICE

TORONTO 2, 4 mai 1938.

Veuillez vous reporter au dossier 1317-5.

Lieut.-col. THOMAS VIEN, Député,
Président du Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,

A la lecture du compte rendu de la séance du Comité sur le bill nº 31, nous constatons que le paragraphe suivant de la page 5 est inexact:

> Les membres de l'Association croient qu'il faudrait étendre et maintenir les transports de façon à assurer des services suffisants, sûrs et prompts, à des tarifs raisonnables, sans distinction injuste, préférence indue, au pratique de concurrence ou déloyale.

Il faudrait corriger ce paragraphe en biffant le mot " ou " après le mot " indue ". Bien que le tout soit bien expliqué dans notre mémoire de la page 16, il semble préférable de corriger cette erreur de la page 5.

A la page 6, le paragraphe suivant est inexact:

> L'Association a soumis des mémoires à la Commission royale sur le transport en Ontario, demandant la réglementation des tarifs et des questions afférentes au transport. De nombreux particuliers, expéditeurs et voituriers ont témoigné devant cette Commission à l'appui de cette opinion.

Au lieu de " questions afférentes au transport " il faudrait " questions afférentes aux tarifs".

A la page 27, les mots suivants " aujourd'hui ", dans la quatrième ligne, laissent entendre que la déclaration faite se rapporte aux conditions actuelles. Il n'en est pas ainsi, car celui qui a fait cette déclaration voulait dire que cette situation est celle qui existait avant l'institution de la Commission des chemins de fer en 1904. Il faudrait donc un point après le mot " aujourd'hui " et le reste de la phrase devrait être ainsi conçu:

> Autrefois, des membres de notre Association avaient un tarif qui les favorisait énormément au détriment d'autres membres de cette association.

Votre tout dévoué,

Le gérant — Division du transport,

S. B. BROWN.

SBB/N.

SESSION DE 1938

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

concernant

LE BILL n° 31—LOI DES TRANSPORTS, 1938

Fascicule no 3

VENDREDI 6 MAI 1938

TÉMOINS:

M. G. P. Campbell, avocat, Toronto, représentant de quatorze compagnies canadiennes de transport sur les Grands Lacs.

M. George R. Donovan, secrétaire-trésorier de la Canadian Lake Carriers Association.

M. R. R. Enderby, directeur-gérant de la Canada Steamship Lines, Limited, Montréal.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 6 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 h. 30 du matin.

En l'absence du président, le président suppléant, sir Eugène Fiset, occupe le fauteuil.

Membres présents: MM. Barber, Bertrand (*Laurier*), Bonnier, Cameron (*Hastings-Sud*), Clark (*York-Sunbury*), Cochrane, Dupuis, Edwards, Emmerson, Fiset (sir Eugène), Francœur, Gladstone, Hamilton, Hansell, Hanson, Heaps, Howden, Hushion, Isnor, Johnston (*Bow River*), MacInnis, MacKinnon (*Edmonton-Ouest*), McCann, McCulloch, McIvor, McNiven (*Regina City*), Maybank, Mutch, O'Neill, Parent (*Terrebonne*), Stevens, Sylvestre, Young.

Sont aussi présents: L'honorable M. Howe, ministre des Transports; l'hon. M. Guthrie, commissaire en chef, Commission des chemins de fer; M. W. E. Campbell, chef de la division du trafic, Commission des chemins de fer; M. W. J. Matthews, division du contentieux, ministère des Transports.

Le Comité reprend l'étude du bill n° 31, Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transports par chemins de fer, navires et aéronefs.

M. G. P. Campbell, avocat, Toronto, est appelé. M. Campbell donne lecture d'un mémoire présenté au nom de quatorze compagnies de transport sur les Grands Lacs, puis on le questionne. M. Campbell soumettra au Comité trois projets d'amendement au bill n° 31.

M. Campbell se retire.

M. George R. Donovan, secrétaire-trésorier de la Canadian Lake Carriers Association est appelé; il donne lecture d'un mémoire au nom de cette association, puis on le questionne.

M. Donovan se retire.

M. T. R. Enderby, directeur-gérant de la Canada Steamship Lines, Limited, Montréal, est appelé. Il donne lecture d'un mémoire comprenant des projets d'amendement au bill n° 31, y compris l'omission de la Partie V.

M. Enderby se retire.

Le Comité s'ajourne au mardi 10 mai, à 10 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,

JOHN T. DUN.

TÉMOIGNAGES

SALLE 277,

CHAMBRE DES COMMUNES,

6 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes, se réunit à 10 heures 30 du matin, sous la présidence du vice-président, sir Eugène Fiset.

Sont présents:

T. P. Campbell, avocat des compagnies de navigation associées dans la présentation du mémoire, 80 rue King-ouest, Toronto.

George R. Donovan, secrétaire-trésorier de la *Canadian Lake Carriers Association*, 38, rue King-ouest, Toronto.

T. R. Enderby, administrateur-directeur, *Canada Steamship Lines*, Montréal.

Le VICE-PRÉSIDENT: Silence, messieurs. Nous avons quorum.

Lors de l'ajournement, hier après-midi, il avait été décidé d'entendre les représentants des compagnies de navigation. Ils sont ici ce matin et j'entends que M. G. P. Campbell, de Toronto, représentant quatorze compagnies est ici. Est-ce votre désir d'entendre M. Campbell?

Quelques hon. DÉPUTÉS: Oui.

G. P. CAMPBELL, avocat des compagnies de navigation associées dans la présentation du mémoire, est appelé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le mémoire des compagnies de navigation est à la disposition des membres du Comité.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je représente un certain nombre de compagnies de navigation qui sont engagées dans le commerce du transport par eau sur les Grands Lacs. Ces vaisseaux, possédés par les compagnies, sont principalement engagés dans le transport des marchandises en vrac et nous avons examiné très soigneusement les dispositions de la loi en tant qu'elle vise ces navires. Je puis dire que les compagnies que je représente possèdent et exploitent 108 navires des lacs, 69 navires passant par les canaux, 22 navires naviguant sur les lacs supérieurs et 9 barges, tous affectés au transport du grain,—marchandises en vrac et autres non classées aux termes de la loi comme marchandises en vrac. Ces compagnies représentent environ 60 p. 100 du tonnage transporté sur les Grands Lac aujourd'hui, et je crois qu'en substance les compagnies que je représente constituent la totalité des compagnies de navigation, à l'exception des *Canada Steamship Lines*.

J'ai préparé un mémoire vous donnant certains sujets que j'aimerais avoir l'occasion de discuter avec vous relativement aux dispositions du bill. Je serai heureux de répondre à toute question à mesure que nous avancerons. D'autres témoins pourront répondre à vos questions relativement à l'application directe de la loi concernant la navigation.

Le premier paragraphe est libellé comme suit:

1. Le présent bill a pour but d'exempter les affréteurs de marchandises en vrac de l'application de la loi, mais en fait ne les exempte pas et

n'exerce aucun contrôle sur le transport par véhicules-moteurs qui font la plus forte concurrence au transport par chemins de fer.

M. MacKinnon (Edmonton--Ouest):

D. Lisez-vous le rapport?—R. Oui, au bas de la page 1.

M. Howden:

D. Vous ne voulez pas dire toutes les formes de transport par eau?—R. Non, ceci s'applique aux navires effectuant le transport en vrac.

M. HOWDEN: Très bien; merci.

LE TÉMOIN:

L'objet du présent bill intitulé: "Loi des transports, 1938" est d'étendre le pouvoir de la présente Commission des chemins de fer de manière à lui assurer le contrôle sur le transport par air et certaines formes de transport par eau tout aussi bien que sur le transport par rail.

Le bill ne vise pas à donner à la Commission un contrôle quelconque sur le transport par les grandes routes bien que le projet de loi "B", présenté au Sénat du Canada en 1937, avait pour but d'étendre la juridiction de la Commission des chemins de fer du Canada de manière à inclure toutes les formes de transport. Le présent projet de loi ne confère à la Commission des chemins de fer aucun contrôle sur le transport par véhicule moteur qui est généralement considéré comme faisant la plus forte concurrence à nos chemins de fer.

Il semblerait aussi que, lorsque le présent projet de loi a été rédigé, ce n'était pas l'intention de placer sous le contrôle de la Commission des chemins de fer les navires engagés dans le transport en vrac.

M. Bertrand:

D. Savez-vous pourquoi ce projet de loi ne vise pas les camions?—R. Oui. Je le sais parfaitement bien. Le grand problème qui nous confronte, pourrais-je dire, en ce qui concerne nos chemins de fer aujourd'hui, c'est le résultat de la concurrence du trafic des grandes routes, des camions-automobiles et les difficultés que les chemins de fer éprouvent aujourd'hui n'existaient pas avant l'apparition des camions sur nos grandes routes. Nous disons donc que les compagnies de vapeurs, les voituriers par eau, ne sont pas la cause de leurs difficultés et qu'il n'y existe aucune raison de les placer sous un contrôle quelconque. Je crois avoir raison de dire que ni les chemins de fer ni aucune autre personne n'ont pu citer d'exemples précis pouvant indiquer ou démontrer comment les voituriers par eau enlevaient aux chemins de fer une part de leur commerce. Le fait est que les voituriers par eau sont un accessoire nécessaire des chemins de fer relativement au transport du grain, de la farine et des autres denrées pour lesquels il existe un tarif lacs-rail.

M. MacKinnon (Kenora-Rainy-River):

D. Pourquoi ne seriez-vous pas réglementés également comme les chemins de fer?—R. Je traite des difficultés. Nous posons simplement la base suivante: nous disons, en tant que le transport par eau est concerné, il n'est pas pratique que nous soyons soumis à un contrôle quelconque. Il n'est pas pratique de nous placer sous le contrôle de la Commission et de nous obliger à présenter des tarifs précis. Je traite cette question à point plus loin dans le mémoire. Mais rien qu'en passant je me rends compte du problème qui confronte les chemins de fer et des pertes qu'ils subissent; mais nous disons que ce n'est pas le résultat de la concurrence, de la concurrence injuste des voituriers par eau, parce que le transport par eau existait avant les chemins de fer. Ils ont coopéré avec les chemins de fer et ces problèmes ne se présentèrent pas avant la concurrence des camions-automobiles. Continuant la lecture du mémoire:

2. Le projet de loi tel que rédigé obligerait tous les navires des lacs intérieurs, y compris ceux engagés dans le transport des marchandises en vrac, d'obtenir un permis et d'être assujétis aux dispositions de la loi pour les raisons suivantes:

Nous avons compris et je crois qu'il a été généralement compris que l'intention était d'exempter le transport en vrac de l'application de la loi. Je me propose de démontrer que les affréteurs de marchandises en vrac ne sont pas soustraits au régime de la loi, et que nous serons dans la nécessité d'obtenir un permis pour continuer notre commerce. Continuant:

(a) Les marchandises en vrac telles que définies à l'article 2 du bill 31 sont limitées au grain, au minerai, sable, charbon, liquides, bois à pâte, etc., non empaquetés ni renfermés dans des sacs, balles, etc., tandis que le voiturier en vrac des lacs a considéré les autres cargaisons comme des cargaisons en vrac et s'est livré au transport de cargaisons comme le sucre, la farine, le fer et les produits de l'acier, la ficelle d'engerbage, le bois et les bardeaux, le foin en balles, le fer en gueuse, les rebuts de fer et d'acier, le sel, le soufre, le papier à journal, la pâte en balles, la soude brute, etc.

Le transport des cargaisons ci-dessus par les voituriers en vrac constitue une branche importante et essentielle de leur commerce et à moins qu'il ne leur soit permis de s'engager dans le transport de ces marchandises comme jusqu'à présent, le tarif sur les autres denrées telles que le grain et le charbon sera augmenté.

Nous proposons donc que tous les voituriers en vrac des Lacs soient exemptés de l'application des dispositions de la loi et autorisés à transporter toute cargaison qu'ils sont aptes à transporter.

J'estime qu'un simple amendement à la loi, à l'article, 2, l'article d'interprétation, définissant les voituriers en vrac en les distinguant des voituriers affectés au transport de colis et les autres navires non engagés dans le transport des marchandises en vrac. Si les voituriers en vrac étaient ainsi définis à l'article d'interprétation, alors la loi pourrait être rédigée de manière à les exempter de l'application des dispositions de la loi, si telle est l'intention. Si cette intention n'existe pas et si l'on exige que les navires obtiennent un permis afin de pouvoir transporter ces autres marchandises, alors je prétends, comme je le démontrerai plus loin dans le mémoire, qu'il n'est pas pratique de nous demander de déposer nos tarifs. Ces navires sont dépourvus d'installations,—il n'y a pas de continuité dans les cargaisons; il n'y a pas de nécessité pour un service continu au point de leur permettre de déposer leurs tarifs comme c'est le cas pour les chemins de fer. Ces navires sont connus sous le nom de navires d'aventure. Ce sont des voituriers privés et ils sont affrétés pour le transport du grain de la tête des lacs à Montréal ou aux ports du Saint-Laurent, aux ports du Golfe et ailleurs; et ils comptent sur une cargaison de retour afin de maintenir le tarif sur le transport du grain aussi bas que possible.

L'hon. M. Howe:

D. En d'autres mots, vous voulez empiéter dans le domaine des voituriers de colis quand vous n'êtes pas engagés dans votre spécialité; est-ce bien cela?—R. Pas précisément. Prenons la pâte en balles comme exemple. Voilà un commerce qui a été développé et pratiqué par les voituriers en vrac—environ deux cent mille tonnes à la fois. C'est un commerce qu'ils ont créé, qu'ils n'ont pas enlevé aux chemins de fer. Ils furent un facteur très important quand le volume du grain à transporter n'était pas considérable. Il ne semble pas juste que ces navires, qui sont financés privément, qui ont rendu service au cultivateur de l'Ouest et au public en général en transportant le grain,—quelquefois alors que la récolte était bien faible et qu'un petit nombre de ces navires pouvaient rester

en service,—soient privés de ces cargaisons. Ils ont pu transporter le grain et trouver des cargaisons de retour, ce qui leur a permis de maintenir leur service. S'ils doivent être privés de ces cargaisons, cela voudra dire que si le mouvement du grain est suspendu ces navires devront rester à l'ancre. Je crois qu'il est à l'avantage du cultivateur de l'Ouest, et je pourrais dire à l'avantage du public en général, d'encourager le maintien du service de ces navires et de les aider à assurer une exploitation économique afin de garantir un tarif minime pour le transport du grain de la tête des lacs aux ports de mer.

M. Heaps:

D. Puis-je vous demander qui fixe le tarif pour ces cargaisons?—R. Sur les cargaisons de grain?

D. Oui?—R. L'expéditeur. Tout cela est fait par convention privée.

D. Il n'y a pas de contrôle d'aucune sorte sur le tarifs dans le moment sur les lacs?—R. Pas le moindre contrôle.

D. Si ce n'est celui exercé par les voituriers eux-mêmes?—R. Cela est fait d'après une convention privée entre le voiturier et l'expéditeur avec cette exception; je pourrais dire qu'il existe une loi autorisant la Commission des grains à fixer un tarif maximum.

M. Bertrand:

D. Un tarif maximum pour le grain?—R. Pour le grain. La Commission des grains a le pouvoir d'obliger l'expéditeur à déposer ses tarifs,—à déposer une copie des taxes exigées de temps à autre et elle a le pouvoir de fixer un tarif maximum. C'est une garantie pour le cultivateur de l'Ouest que le tarif ne sera pas exorbitant.

M. Heaps:

D. Existent-ils sur les lacs des tarifs concurrentiels?—R. Eh bien, ce sont tous des tarifs de concurrence.

D. Je veux dire si les compagnies se font concurrence les unes aux autres en tant que les tarifs sont concernés?—R. Absolument. Je puis dire que nous avons, outre les taux concurrentiels qui existent entre les voituriers canadiens, la concurrence du voiturier américain qui a la permission de transporter le grain de la tête des lacs à Buffalo, qui peut être exporté par voie de New-York. Il y a plusieurs années, il passait un gros volume de commerce par Buffalo. Depuis la préférence de six cents alloués aux expéditeurs canadiens pour les expéditions par les ports canadiens en destination du Royaume-Uni, il ne se fait pas autant d'affaires par Buffalo. Mais vous avez cette concurrence. Il n'y a pas de tarif,—ni d'organisme commercial parmi les expéditeurs. Il y eut la concurrence la plus vive pendant plusieurs années; mais les tarifs ont été réellement trop bas pour assurer des bénéfices à un grand nombre de ces navires.

M. Howden:

D. Serez-vous nécessairement privés de ce commerce simplement en raison de ce règlement?—R. J'ai l'intention de démontrer pourquoi je prétends que nous serons privés de ce commerce.

M. Heaps:

D. Rien que pour élucider ce point, puis-je demander si la concurrence dont vous parlez existe entre les voituriers canadiens ou entre les voituriers canadiens et les américains?—R. Les deux. La plus vive concurrence existe entre les voituriers canadiens. Et, comme je l'ai dit, cette concurrence a été si vive au cours de ces récentes années, alors que le mouvement du grain a été si peu prononcé, que le tarif a été réellement trop bas. Mais cette vive concurrence existe.

[M. G. P. Campbell.]

M. McCULLOUGH: Monsieur le président, je ne crois pas que tous les membres du Comité ont un exemplaire du mémoire et ils peuvent à peine suivre ce qui se dit.

Le TÉMOIN: Je faisais simplement des commentaires au sujet du mémoire.

M. McCULLOUGH: Je demanderais au président de voir à ce que tous les membres du Comité aient leur exemplaire.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je le regrette, mais il manque quelques exemplaires.

Le TÉMOIN: On en a fait 30 exemplaires.

L'hon. M. HOWE: Le Comité compte 40 membres.

M. MACINNIS: Puis-je poser une question au témoin?

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui.

M. MacInnis:

D. Monsieur Campbell, d'après le mémoire que nous avons, vous représentez quatorze compagnies. Voudriez-vous dire qu'il y a une entente entre ces compagnies sur les taux de transport à exiger ou que chaque compagnie agit indépendamment?—R. Il n'y a jamais eu, il n'y a pas encore d'entente entre ces compagnies sur les tarifs. Il y a une association qui s'organise pour essayer d'établir un mécanisme afin de régler les nombreux problèmes que les navigateurs des lacs ont à envisager; mais ils n'y a pas d'accord sur les tarifs et il n'y en aura jamais.

L'hon. M. Howe:

D. Elles demandent toutes les mêmes taux, dans le moment?—R. C'est exact. Nous n'avons appris que ce matin que tout le monde n'avait pas adhéré à la convention.

L'article 11 du bill prescrit que nulle marchandise ne sera transportée entre les ports du Canada par aucun autre navire que ceux qui sont patentés en vertu de la deuxième partie de la loi.

Si les voituriers en vrac doivent continuer à exploiter et à transporter les mêmes marchandises que par le passé, ils devraient être tenus d'obtenir une patente, vu que, jusqu'ici, ils faisaient tous le transport des marchandises susmentionnées qui ne sont pas définies comme marchandises en vrac dans le présent bill, comme la farine, le sucre, le papier à journal, la pâte à papier, etc.

M. BERTRAND: Monsieur Howe, voulez-vous nous dire si cet article va empêcher les navires américains de transporter des marchandises entre les ports canadiens?

L'hon. M. HOWE: Ils ne peuvent pas le faire actuellement d'après la loi du cabotage. Ils ne peuvent transporter de marchandises entre deux ports canadiens.

M. Parent:

D. Monsieur Campbell, pourquoi les compagnies que vous représentez perdraient-elles le droit de transporter des cargaisons additionnelles, du fait qu'elles auraient à obtenir une patente?—R. Je ne le vois pas ainsi. Je comprends que nous devons obtenir une patente pour transporter ces cargaisons. Comme je l'ai dit, d'après les articles du bill qui déterminent la procédure à suivre pour obtenir une patente, je me propose de démontrer qu'il est impossible et impraticable pour ces compagnies d'obtenir une patente. Je veux être parfaitement clair et bien faire saisir que si nous obtenions une patente et si nous nous conformions aux dispositions du bill, nous aurions droit de transporter n'importe quelle denrée emballée ou autrement.

D. Vous auriez droit de le faire?—R. Nous aurions droit de le faire. Mais en pratique nous ne le pourrions pas.

M. Bertrand:

D. Pourquoi?—R. Puis-je différer la réponse à cette question. Je la traite à fond plus loin.

Nous prétendons qu'il n'y aura aucun profit pour les navires des lacs, les expéditeurs ou le grand public, à exiger que les navires affectés à ce commerce obtiennent une patente; et les compagnies intéressées désirent discuter la raison de l'adoption de cette clause. Il est reconnu que le coût du transport par eau est substantiellement inférieur à celui du transport par rails, et dans l'intérêt de l'expéditeur et du public en général on ne devra rien faire pour nuire au transport par eau ou pour supprimer la concurrence de ce mode de transport.

M. BERTRAND: Pourquoi?

M. EDWARDS: Continuons l'étude du bill.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vois qu'il vaut beaucoup mieux que le témoin continue son mémoire et que nous lui posions des questions ensuite.

Le TÉMOIN: Je traite ces questions au long plus loin.

M. BERTRAND: Très bien.

Le TÉMOIN:

Toute restriction sur le transport par eau ne peut avoir pour effet que d'augmenter les frais de ce trafic, ce qui aboutit à élever le prix des marchandises, tant pour l'expéditeur que pour le consommateur. Nous croyons donc que tout contrôle sur la navigation, tel que proposé par le présent bill, ne peut avoir pour effet que de placer la navigation dans une situation désavantageuse.

Les prescriptions établies dans le bill pour l'obtention d'une patente sont extrêment radicales et auraient sans doute pour effet d'enlever à bien des navires actuellement en service le droit d'obtenir une patente.

L'article 5 de la loi établit les prescriptions suivantes:

(*a*) La Commission doit déterminer si la commodité et la nécessité du public exigent ce transport.

Il est reconnu que nous avons déjà au Canada plus de facilités de transport qu'il n'en faut. Les chemins de fer et les navires affectés au transport des marchandises emballées auraient droit de venir devant le Comité et de déclarer qu'ils sont outillés pour transporter toutes les marchandises qui se transportaient jusqu'ici par les cargos, et que ces derniers n'ont pas besoin d'entreprendre ce commerce vu que les chemins de fer ont des lignes qui peuvent servir au transport de ces marchandises entre presque tous les ports du Canada desservis par les navires des lacs.

(*b*) Si un voiturier réussit à obtenir une patente, la Commission a le pouvoir de spécifier les ports entre lesquels ledit patenté aura droit d'opérer.

Cette procédure n'est pas praticable, car il est impossible d'établir des routes précises pour les navires. Les voituriers en vrac exploitent un service à la cueillette et voyagent d'un port à l'autre, recueillant les marchandises disponibles. Si ces navires étaient obligés de suivre certaines routes spécifiées, leur commerce en souffrirait beaucoup et plusieurs de ces navires seraient incapables de se maintenir, et alors d'après l'article 10 de la loi on pourrait leur refuser la patente.

L'hon. M. Howe:

D. Je vous ferai remarquer, en ce qui concerne (a), que chaque navire actuellement en exploitation sur les Grands Lacs a droit, *ipso facto*, à une patente.—R. Je crois que la prescription est plutôt restreinte, monsieur Howe. Je vais y revenir et je dirai qu'en vertu de l'article 5, toute personne qui affectera des navires à un nouveau service devra se conformer aux dispositions de cet article. Or, il y a une clause d'exception dans la loi, la partie 2 de l'article 5, qui stipule: S'il est fourni une preuve pour démontrer,—

(*a*) qu'au cours des douze mois qui précèdent l'entrée en vigueur de la partie pertinente de la présente loi sur, dans ou concernant les eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou l'itinéraire entre des points ou endroits spécifiés du Canada, ou, entre des points ou endroits spécifiés au Canada, et des points ou endroits spécifiés en dehors du Canada, ou sur, dans ou concernant la partie du Canada laquelle se rapporte la demande de permis, le requérant s'est livré de bonne foi à l'industrie du transport...

Or, cela voudrait dire que ces navires, ces voituriers en vrac auraient seuls le droit d'obtenir une patente s'ils pouvaient dire qu'avant l'adoption du présent bill, ils faisaient le transport de certaines denrées entre le point A et le point B.

L'hon. M. Howe:

D. Non. La clause du bill relative au point A et au point B n'est pas une disposition. La Commission des chemins de fer ou la Commission des transports, en vertu de la loi, peut avoir le privilège de spécifier les routes, mais elle n'est pas tenue d'en désigner. Elle peut accorder une patente générale de commerce à n'importe qui et elle le ferait certainement.—R. Eh! bien, sauf votre respect, monsieur Howe, voici comment j'interpréterais—quitte à rectifier—l'article 2 (a) et particulièrement en le reliant à (c), qui se lit ainsi:

Le nombre de fois que le requérant a fait usage desdits navires ou aéronefs, y compris leur capacité de transporter des marchandises ou des voyageurs, et les services maintenus ou effectués par ces moyens de transport.

Si je plaidais contre l'obtention d'une patente par ces navires, je dirais qu'à moins qu'ils ne puissent prouver clairement qu'ils étaient affectés au transport d'une certaine denrée, ils n'ont pas droit d'obtenir une patente.

Je m'expliquerai comme ceci: prenons une balle de pâte de bois, par exemple. Il y a un certain nombre d'années, ces navires, qui transportaient du grain en vrac, étaient probablement les seuls à effectuer le transport du grain et du charbon. Quand il y avait peu de cette marchandise, ils étaient obligés de rechercher d'autres cargaisons. Si cette loi avait été en vigueur, et s'ils n'avaient pas pu prouver qu'ils avaient déjà transporté des balles de pâte, je prétends que la Commission n'aurait pas même eu le droit ni le pouvoir de leur accorder la permission d'obtenir une patente. On n'a peut-être pas voulu que la loi soit aussi draconienne mais c'est l'interprétation que la Commission, à mon avis, serait obligée de lui donner. Ces voituriers ne peuvent absolument pas savoir quelle marchandise ils peuvent avoir à transporter dans l'espace de deux ans. La récolte de grain peut encore manquer. Il peut n'y avoir pas assez de commerce en vrac pour occuper ces navires, et par suite ils resteraient lèges. Il leur faudrait prendre d'autres marchandises, et ils seraient obligés de s'adresser à la Commission et de lui dire: Voici une nouvelle marchandise que je puis transporter aussi économiquement que les navires qui font ce commerce ou bien aussi économiquement, sinon plus, que les chemins de fer et les camions, et je voudrais une patente pour transporter cette marchandise. Je dis que, d'après les dispositions de la loi, la Commission ne pourrait pas déférer à leur demande, vu qu'ils n'auraient pas transporté de ces marchandises dans les douze mois précédant leur demande.

L'hon. M. HOWE: La loi dit que le requérant doit s'occuper de bonne foi de l'industrie des transports. Voilà tout ce qu'elle dit.

Le TÉMOIN: D'une marchandise.

L'hon. M. HOWE: Non.

Le TÉMOIN: C'est à l'article (a). Je ne tiens pas à élaborer ce point.

L'hon. M. HOWE: Je crois que c'est un point à examiner. Vous dites que si vous n'avez pas déjà transporté cette marchandise, vous ne pourrez jamais en transporter à moins de prouver convenance et nécessité. Je ne crois pas qu'il y ait une telle disposition dans la loi, et que si vous vous occupez de transport, cela suffit.

LE TÉMOIN: Les clauses de la loi doivent avoir quelque signification.

LE PRÉSIDENT:

D. Parlez-vous de la page 4 du bill?—R. Je parle du paragraphe 2 de l'article 5, alinéa (c):

> Le nombre de fois que le requérant a fait usage desdits navires ou aéronefs, y compris leur capacité de transporter des marchandises ou des voyageurs, et les services maintenus ou effectués par ces moyens de transport.

On peut certainement prétendre que ces navires n'ont pas servi à transporter ces marchandises jusque-là, et que par conséquent ils n'ont pas droit de se livrer à ce commerce.

L'hon. M. Stevens:

D. Diriez-vous que le paragraphe 2, tel que présentement rédigé, vise à empêcher les navires qui n'ont pas déjà transporté certaines catégories de marchandises par une certaine route de passer par cette route?—R. Oui.

D. C'est ainsi qu'il faudrait l'interpréter?—R. Oui. Un amendement bien simple, pour effectuer le changement désiré serait de modifier ces mots: "le nombre de fois que le requérant a fait usage desdits navires". Si l'on veut que tous ces navires aient une patente, on pourrait dire: "Malgré toute disposition de la présente loi, tous les navires affectés au transport des marchandises avant la mise en vigueur de la présente loi auront droit à une patente." Alors il n'y aurait pas de doute. Vous pouvez causer beaucoup de difficulté en employant des mots qui ne peuvent s'interpréter qu'après avoir été soumis aux tribunaux; et je crois que si l'on veut que tous les navires qui servent actuellement obtiennent une patente pour transporter toute denrée qu'ils désirent transporter, on peut le dire d'une manière aussi simple que cela dans la loi. J'insiste sur le fait qu'il n'y a pas de raison pour que les navires occupés au transport des marchandises soient privés de ce droit. J'en arrive maintenant au paragraphe 4:

> 4. Que les dispositions contenues à l'article 10 de la loi violent les dispositions de l'Accord des marchands de la communauté des nations britanniques concernant la navigation, accord signé à Londres le 10 décembre 1931, et ne devraient pas être adoptées.
>
> L'article 11 de la partie IV de l'Accord dispose que tous les navires inscrits dans le commonwealth britannique seront traités également et non moins favorablement, sous aucun rapport, que les navires d'aucun pays étranger.
>
> A moins que tous les navires n'aient droit à une patente pour circuler librement d'un port à l'autre, il en résultera qu'un navire d'inscription canadienne pourra avoir l'avantage sur les navires d'inscription britannique, et nous prétendons qu'en vertu des dispositions de l'Accord

des marchands de la communauté des nations britanniques concernant la navigation, on ne devrait apporter aucune restriction à l'exploitation de ces navires.

L'hon. M. Howe:

D. Sur ce point, je pourrais dire que, lorsque cet accord fut rédigé, le gouvernement de l'époque fit remarquer que les Grands Lacs n'étaient pas l'océan, et se réserva le droit de retirer les Grands Lacs de l'application de l'accord, sur avis. Mais aux fins de la présente loi, je crois qu'une telle décision ne sera pas nécessaire. Si elle était nécessaire, nous pourrions la prendre et nous la prendrions.—R. Je la mentionne parce qu'en une occasion précédente, en m'opposant au bill devant le Comité du Sénat, j'ai traité la question beaucoup plus au long qu'ici. Cet accord voulait apparemment qu'aucune loi ne fût adoptée qui empêchât en aucune manière les navires d'inscription britannique d'exploiter sur le même pied que les autres navires, dans les eaux territoriales du Canada; et dans le cas actuel, certains navires appartenant à des compagnies que je représente sont d'inscription britannique; et ces compagnies prétendront, je crois, que la loi ne peut les restreindre en aucune façon, puisque, en vertu de l'Accord des marchands de la communauté des nations britanniques concernant la navigation, nous avons le droit de circuler librement. L'article 11...

L'hon. M. STEVENS: Vous avez dit l'article 11, ne devriez-vous pas rectifier cela?

Le TÉMOIN: Merci; j'ai dit: article 11; je voulais dire: article 10.

L'article 10 du bill envisage la délivrance de permis à des bateaux navigant entre des ports particuliers. C'est un fait bien connu que l'exploitation de bateaux est différente de l'exploitation de chemins de fer ou de toute autre forme de transport. Les flottes marchandes se sont développées par l'exploitation de bateaux sur des zones étendues, et les bateaux doivent pouvoir naviguer librement entre tous les ports. Il est impossible d'établir aucun service régulier, car il n'y a pas assez de fret disponible pour le transport par eau pour permettre l'exploitation de bateaux entre des ports particuliers.

Il y a quelques années, les petits bateaux des canaux ne se rendaient pas à la tête des lacs, mais, par suite des faibles récoltes de grain, il leur a été possible de circuler de la tête des lacs à Montréal et aux ports du bas Saint-Laurent pour transporter économiquement du grain et d'autres marchandises.

Le coût de transport du grain est influencé d'abord par l'importance du fret de retour disponible, et, dans le passé, des navires transportant du grain ont pu transporter d'autres produits, ce qui leur permettait d'abaisser les taxes de transport du grain. Quoique les chargements de grain soient classés comme chargements en vrac, et qu'un bateau transportant exclusivement du grain ne soit pas obligé d'avoir un permis, ce bateau serait obligé de prendre un permis, car il transporte de nombreuses marchandises généralement classées comme marchandises en vrac mais non exclues du régime de la Loi, et ne pouvant être transportées par un navire sans permis.

Ces marchandises sont:

Sucre—brut et raffiné;

Farine—en sacs et en barils;

Produits variés des grains;

Ficelle d'engerbade, en balles;

Produits du fer et de l'acier—en vrac et en colis, tels que clous, vis, boulons, etc., en barils et en boîtes;

Papier pour journal en rouleaux;

Pulpe en balles;
Bois de construction et billes, ainsi que les bardeaux en paquets;
Foin en balles;
Fonte;
Déchets de fer et d'acier;
Sel—en vrac, en boîtes ou en barils;
Soufre.

Je crois ne pas me tromper en disant que ces cargos de transport en vrac sont parfois obligés de transporter des marchandises en sacs, même lorsqu'ils transportent des marchandises en vrac. Monsieur Howe, vous serez en mesure de me corriger si je me trompe en disant, au sujet du transport du lin, qu'on exige la mise en sacs d'une certaine proportion de lin quand il est expédié.

L'hon. M. STEVENS: C'est pour l'arrimage.

Le TÉMOIN: Oui, pour l'empêcher de remuer.

L'hon. M. STEVENS: Pour le bon ordre du bateau.

Le TÉMOIN: Oui. Techniquement, d'après cette loi, on nous empêche de transporter des sacs.

L'hon. M. HOWE: Je crois que vous vous trompez. Je ne crois pas qu'on transporte du lin en sacs sur les Grands Lacs.

Le TÉMOIN: Je vois. Je ne suis pas sûr de l'endroit.

L'hon. M. HOWE: Cela se fait sur les navires océaniques. Je ne crois pas que cela se fasse sur les lacs.

5. Le coût de transport du grain et du charbon en vrac par des cargos est influencé par le fret de retour; lorsque les navires de transport en vrac peuvent transporter d'autres marchandises, ils peuvent diminuer les frais de transport des marchandises en vrac.

Les navires de transport en vrac devraient être libres de transporter tout genre de marchandises qui leur est offert, pour cette raison que le transport par eau est le mode de transport le plus économique que l'homme ait jamais connu, et qu'il serait absurde et très désavantageux pour les consommateurs de toutes les parties du pays que le transport par navires de transport en vrac leur fût refusé, et qu'ils fussent obligés de payer les taux excessifs normalement nécessaires et exigés par les autres modes de transport.

6. Les vaisseaux des lacs obtenant un permis sont placés sous la juridiction de la Commission des transports qui doit être administrée conformément aux règles et règlements de la Loi des chemins de fer, tels qu'ils peuvent changer de temps à autre, et l'article 16 oblige tout détenteur de permis à communiquer ses tarifs, ce qui n'est pas possible, en pratique, en ce qui concerne l'exploitation de navires.

Les dispositions établies pour la fixation de taxes et permis ne sont pas pratiques au point de vue d'un propriétaire de navire, car les taux varient selon le temps, les outillages de chargement et de déchargement, le genre de bateaux et bien d'autres facteurs.

Les navires n'ont aucun service régulier, et les taux peuvent souvent être diminués, au profit du consommateur et de l'expéditeur, quand du fret de retour est disponible, tandis que, dans le cas contraire, les taux doivent être légèrement élevés.

Il est aussi important de noter qu'il est essentiel de maintenir les navires en état d'exploitation, de sorte que tout tarif uniforme de frais serait désavantageux pour l'expéditeur, et entraînerait souvent l'arrêt d'un navire et le chômage des hommes, tandis qu'une diminution des tarifs permettrait de garder le navire en marche.

[M. G. P. Campbell.]

Le coût de l'assurance est aussi un élément important. Les taux d'assurances maritimes étant très élevés, il est important que les navires restent en marche et fassent des recettes en tous temps. Le changement des tarifs et des taxes d'après les dispositions de la Loi des chemins fe fer est gênant, et ne conviendrait pas à l'exploitation de navires.

L'exploitation des compagnies de navigation ne peut pas être la même que celle des compagnies de chemins de fer, car celles-ci peuvent abandonner des wagons sans arrêter tout un train, et font payer des indemnités quand les marchandises ne sont pas enlevées dans un délai déterminé, tandis que si un navire est retenu par le déchargement d'une partie quelconque de sa cargaison, tout le fonctionnement du bateau est arrêté, les frais courent jusqu'à la fin du déchargement, et les bateaux des Grands Lacs font rarement payer des indemnités de surestaries.

Et maintenant, je parlerai de cet article 16, et répondrai à ceux qui ont demandé pourquoi nous ne sollicitons pas de permis. Dans la partie IV de la loi, l'article 16 dit:

(1) Un détenteur de permis est régi par les dispositions de la présente Partie relatives aux taxes exigibles pour le transport des marchandises et des voyageurs.

(2) Les taxes peuvent être établies pour la totalité ou pour une portion particulière de l'itinéraire parcouru par le détenteur de permis.

Puis, l'article 17 prévoit une procédure d'après laquelle le détenteur de permis peut faire des règlements pour établir un nouveau tarif, ou, si c'est une corporation, autoriser un de ses fonctionnaires à établir un nouveau tarif. Il est dit, au paragraphe 4:

Si une corporation détient un permis, il ne doit pas être exigé de taxes par la détentrice de permis ni par une autre personne à l'égard du transport de marchandises ou de voyageurs, tant qu'un règlement autorisant la préparation et la publication de tarifs de ces taxes n'a pas été approuvé par la Commission; ou, que le permis soit détenu par une corporation ou non, à moins d'autorisation contraire de la présente loi, tant qu'un tarif de ces taxes n'a pas été déposé au bureau de la Commission, et, lorsque cette approbation est requise en vertu de la présente loi, tant que ce tarif n'a pas été approuvé par la Commission; ou tant que les autres conditions de la présente loi pour rendre ce tarif en vigueur n'ont pas été remplies; non plus qu'il ne doit être exigé de taxes en vertu de la totalité ou d'une portion de tarif désavoué par la Commission ou qui n'est pas devenu opérant, conformément aux dispositions de la présente loi, et le détenteur de permis ne doit exiger, prélever ni percevoir aucune taxe pour un service quelconque, sauf sous le régime et en conformité des dispositions de la présente loi.

Quiconque parmi vous connaît quelque peu le transport par eau peut comprendre la méthode compliquée qui confronte les exploitants de vaisseaux pour ce qui est de la fixation des tarifs et des frais. Bien entendu, bon nombre de compagnies de navigation sont indépendantes. Plusieurs d'entre elles exploitent un, deux ou trois vaisseaux, et il leur faudrait un service d'exploitation. La détermination des tarifs, etc., est compliquée elle comporte l'étude des frais de transport, mais, pour ce qui est des vaisseaux, leur service ne saurait être régulier. Permettez-moi de vous donner un exemple: un vaisseau prend une cargaison à Fort-William qu'il transporte à Montréal. Ses exploitants ont pu obtenir l'approbation de certains tarifs de transport, disons de Montréal à Midland. Ils l'ont fait approuver pour le transport de toutes sortes de marchandises lors du voyage de retour de leurs vaisseaux. Ceux-ci déchargent leur cargaison à Montréal. Quelqu'un se présente au bureau de cette ligne de navigation à Montréal ayant plusieurs tonnes d'une certaine denrée à faire transporter et dit

à l'agent que puisque ses exploitants ont fait approuver leurs tarifs de transport, la loi les autorise à exploiter un service de navigation et ils ne peuvent établir de disparité. Il dit donc à l'agent qu'il veut que cette denrée soit embarquée et transportée à Midland. Les exploitants de ce vaisseau qui est venu à la tête des Grands Lacs à Montréal pourrait vouloir l'y renvoyer, mais les dispositions de la loi veulent que s'ils ont une patente et ont obtenu l'approbation de leurs tarifs de transport, ce vaisseau doit transporter cette denrée très avant dans la bie Georgienne, ce qui l'écarte beaucoup de sa route.

Je prétends que ce bill va transformer les exploitants de vaisseaux en voituriers. Les compagnies de navigation n'ont jamais fonctionné comme tels et il n'est pas praticable qu'il en soit ainsi. Vous pouvez facilement comprendre que les compagnies ferroviaires peuvent accepter ce qu'on leur offre parce qu'elles peuvent en remplir un wagon. Elles ont des trains effectuant un service régulier constant entre les endroits ci-dessus; elles peuvent donc accepter tout transport de denrées. Mais, si nous déposons un tarif de transport, je prétends que d'après les dispositions de la loi, dès que nous le déposons et obtenons une patente nous devenons des voituriers. Il nous faut nous rendre à la demande de quiconque vient nous trouver pour nous demander de transporter une partie de cargaison.

M. Maybanks:

D. Quelle qu'en soit la destination?—R. C'est ce que je prétends.

L'hon. M. HOWE: Il n'en est pas ainsi. Nous n'avons inséré dans la loi aucun des articles de la Loi des chemins de fer pour faire des exploitants de ces vaisseaux des voituriers. Nous stipulons simplement qu'ils doivent ménager assez d'espace pour le transport des denrées. Je crois que le témoin a outré la vérité dans son exposé de ce point.

M. MAYBANK: On pourrait forcer vos vaisseaux à faire d'autres escales, qu'elles soient sur leur trajet ou non; vous dites que telle n'est pas l'intention de la loi.

L'hon. M. HOWE: Non.

Le TÉMOIN: Je pourrais vous répondre que la définition est si bien établie par la loi que je serais prêt à discuter ce point.

L'hon. M. HOWE: Où la loi mentionne-t-ell que les exploitants de vaisseaux sont des voituriers?

Le TÉMOIN: Il est inutile de définir l'exploitant d'un vaisseau, une compagnie ferroviaire ou qui que ce soit comme voiturier. En loi celui qui s'offre à transporter une certaine denrée à un certain taux l'est. Je prétends,—et je crois avoir avoir parfaitement raison sur ce point,—que si j'obtiens une patente pour le transport de toutes sortes de marchandises et dépose un tarif pour le transport, disons, entre Montréal, Midland, Hamilton et Toronto, dès qu'un de nos bateaux est rendu à Montréal, n'importe qui ayant une cargaison à faire transporter pourrait nous dire: voici votre tarif; vous offrez au public de transporter des marchandises entre les ports ci-haut à certains taux. Vous avez fait cette offre, vous êtes autorisés à les transporter; voici ma cargaison, vous devrez l'accepter.

M. Maybank:

D. Il faudrait que votre tarif comportât des restrictions pour échapper à ces cas?—R. Oui. Je ne crois pas qu'il soit possible de faire face à une telle éventualité. Il faudrait d'abord obtenir l'approbation de la Commission. C'est pourquoi le problème du transport par eau diffère beaucoup du transport par voie ferrée et par camions. Je répète que c'est impossible. Le capitaine Foote est ici; il est peut-être aujourd'hui le doyen du commerce de transport au pays. Il peut nous parler en connaissance de cause des questions qui s'y rapportent.

[M. G. P. Campbell.]

M. Edwards:

D. Dans l'exemple que vous nous avez donné, ne pourriez-vous pas refuser de transporter cette cargaison à Midland situé très en dehors de votre route?—R. Si nous étions des voituriers—et je ne vois pas pourquoi nous n'en serions pas si nous obtenions une patente,—nous ne pourrions pas refuser et nous serions passibles de dommages-intérêts si nous refusions. Nous nous sommes opposés vigoureusement, de même que les exploitants américains des vaisseaux des Grands Lacs, à ce qu'on nous classât comme voituriers. Nous sommes des voituriers privés, parce qu'il est indispensable dans notre commerce que nous en soyons et que nous soyons autorisés à conclure des contrats, ne sachant pas du jour au lendemain où nos vaisseaux seront. Nos vaisseaux ne fonctionnent pas d'après un horaire régulier,—cela soulève un autre point qu'a mentionné M. Parent,—ils n'en suivent pas. Une journée un de nos navires prend une cargaison de grain des Etats-Unis à Duluth. Il le transporte à Montréal. Il peut retourner à la baie Georgienne,—transporter une cargaison des ports de la baie à Montréal. Il peut se rendre à Chicago ou à la tête des Grands Lacs. Nos navires donnent un service irrégulier.

M. McKinnon (Kenora-Rivière-à-la-Pluie):

D. Est-ce que les vaisseaux des Etats-Unis tombent sous la juridiction de l'*Interstate Commerce Commission*?—R. Non, sauf lorsqu'ils sont exploités par des chemins de fer.

M. Maybank:

D. En supposant, ainsi qu'il est évident dans le présent cas, que la loi n'a pas l'intention,—du moins pas celle que vous laissez entendre,—diriez-vous qu'il ne serait pas difficile de réfuter l'assertion qui veut qu'en combattant le tarif, vous devenez un voiturier? Ce ne serait pas difficile de la réfuter?—R. Je le crains. L'établissement du statut de voiturier dépend de l'interprétation légale des faits. Je ne crois pas qu'une loi disant que nous ne sommes pas des voituriers nous protégerait assez. Je ne suis pas prêt à vous répondre.

D. Pourquoi ne pas dire: "Rien de ce que la présente loi exigera de l'armateur sera interprété comme faisant de lui un voiturier." Bien entendu, c'est un raide.—R. Je crois qu'on pourrait préparer une modification à l'effet que les vaisseaux ne seraient pas tenus de prendre toute cargaison qu'on leur offrirait, que rien dans la présente loi ne sera interprété comme obligeant ces vaisseaux à la transporter et qu'ils auraient le privilège de la refuser.

D. Alors leur tarif pourrait comporter des restrictions?—R. Oui.

D. C'est ce que je soutiens.—R. On en arrive à ceci: les tarifs déposés par les exploitants de vaisseaux ne peuvent être modifiés. J'entends qu'ils peuvent être modifiés d'une certaine façon, mais si un vaisseau est à Montréal ou aux Trois-Rivières et qu'on lui offre une cargaison, à moins que ses exploitants n'aient déposé un tarif et n'en aient obtenu l'approbation, ils ne peuvent accepter cette cargaison. On a probablement soutenu qu'il est très facile pour nous de rédiger un tarif s'appliquant à partir de n'importe quel port pour le transport d'une certaine denrée, mais ici encore on constate que pour ce qui est des vaisseaux, certains d'entre eux peuvent transporter des cargaisons plus économiquement, à bien meilleur marché que d'autres. Ils peuvent probablement prendre une cargaison à Trois-Rivières, s'ils s'y trouvent déjà avec un chargement de grains, ou à Québec, à meilleur compte que s'ils avaient à faire le voyage pour recueillir cette cargaison, et pour cette raison nous avons cette réduction des tarifs. Nul doute là-dessus. Mais, encore une fois, s'ils prennent une cargaison de retour, même à un tarif moins élevé que celui que les autres entreprises de transport considéreraient légitime, cela leur permet de réduire les tarifs sur les grains et

autres denrées importantes. Il est facile de comprendre que, quant au vaisseau lui-même, la cargaison de retour est tout profit, si je puis dire, quel que soit le tarif de transport.

L'hon. M. Howe:

D. Vous croyez que si cette cargaison de retour leur était assurée, il deviendrait possible de réduire le tarif sur les grains; c'est bien cela?—R. Je vous répondrai que ces vaisseaux engagés dans ce commerce pendant des années alors que la récolte du grain était fort pauvre, ont rendu de façon économique un service au pays. Ils ont fait ce transport sans aucune aide extérieure, concession ou subvention.

D. Mais ils ont pu utiliser plusieurs canaux sans bourse délier.—R. Sans doute, au creusage des canaux on a apporté quantité d'arguments à l'effet qu'ils favoriseraient le cultivateur de l'Ouest en lui permettant de faire transporter son blé à meilleur compte à la mer.

D. Pourrions-nous discuter cette question sans mettre le cultivateur de l'Ouest en cause? Je ne vois pas qu'il y soit fort intéressé.—R. Révérence parler, je l'y crois, au contraire, très intéressé.

M. MUTCH: Il est probablement le spectateur le plus intéressé.

Le TÉMOIN: Je veux dire que vous comprendrez tous qu'il soit difficile à quelqu'un qui n'est pas engagé dans ce commerce et ne comprend pas l'exploitation de ces vaisseaux pendant un grand nombre d'années, de prévoir le résultat que pourrait entraîner cette loi. Qu'il me soit permis de déclarer en passant, sauf erreur, mais je me crois parfaitement justifié de le dire, qu'à mon avis personne ne saurait trouver dans aucun pays de mesures de contrôle de cette sorte sur le commerce maritime. Quant au contrôle exercé en Angleterre, quand on a introduit dans la loi l'article relatif aux taxes convenues, cet article ne devait pas valoir pour les vaisseaux ni pour les cargaisons maritimes. On avait construit les flottes de la marine marchande anglaise sur un pied de franchise tarifaire. Cette flotte voyage de Londres à Hong-Kong et Vancouver, partout où elle peut trouver à s'alimenter. Elle fait un service de grand cabotage économique; et ce procédé a rendu des services à notre pays en utilisant les cours d'eau intérieurs canadiens.

M. Edwards:

D. Comment fonctionne ce transport aux Etats-Unis et sur les Grands Lacs? —R. Absolument sans contrôle. Les vaisseaux sont la propriété de particuliers; ils peuvent naviguer librement entre tous les ports qui peuvent leur fournir des cargaisons.

D. Ils ne détiennent pas de permis?—R. Non, aucun. Il n'existe pas de permis.

L'hon. M. HOWE: Le Congrès a eu devant soi un projet de loi à ce sujet pendant deux ans. Ce projet n'eut pas de suite et pourtant il eut pour parrain la Commission du commerce entre états.

M. EDWARDS: On n'a pu réussir à faire adopter ce projet de loi?

L'hon. M. HOWE: En fait, il n'a jamais été étudié en comité. Je n'ai pas suivi les débats.

Le TÉMOIN: Il y a eu opposition très forte à la loi projetée aux Etats-Unis.

M. Parent:

D. Monsieur Campbell, l'exemple que vous nous avez fourni ce matin visait une compagnie qui serait tenue, si elle détenait un permis, de prendre un chargement quelconque à destination d'un port où le vaisseau ne doit pas faire escale au retour?—R. Oui.

[M. G. P. Campbell.]

D. L'expéditeur ignorerait alors la date à laquelle sa marchandise arriverait à destination. Le transporteur serait libre d'accepter ou de refuser la cargaison. —R. Si le vaisseau accepte une cargaison et qu'il ne doive pas faire escale à ce port pour y décharger sa marchandise, impossible alors de prendre une autre cargaison sans décharger la première, si bien que le vaisseau doit faire escale.

D. Mais le fait de détenir un permis forcera-t-il le vaisseau à faire escale quelque part s'il ne voyage pas sur horaire entre les ports?—R. Oh! oui. Certainement. J'oserai dire qu'il est entendu entre les parties contractantes que la cargaison doit être livrée promptement. Il en est ici comme pour les compagnies de chemins de fer qui prendraient un chargement à Montréal à destination de Toronto, le transporteraient à Vancouver pour ne le décharger à Toronto qu'au retour. Elles seraient certainement tenues responsables de toute perte qui pourrait s'ensuivre.

D. Les vaisseaux ne suivent aucun horaire en allant d'un port à un autre? —R. En effet.

D. Dans ce cas un expéditeur ne peut forcer le vaisseau à prendre sa marchandise à son voyage de retour?—R. Pas présentement.

D. Non. Car il ignorerait à quel moment sa marchandise arriverait à destination si le vaisseau était tenu d'accepter le transport de cette marchandise. Il pourrait s'écouler six mois avant que le vaisseau n'atteignît le port de destination?—R. Présentement les deux parties se protègent par une entente. La loi ne permet pas au vaisseau de dévier de sa route. Je veux dire que la loi est absolument expresse à ce sujet. Si je prends ici une cargaison destinée à Fort-William, par exemple, je ne puis dévier de ma route pour faire escale à un autre port.

M. Hamilton:

D. A savoir, s'il s'agit d'une cargaison unique?—R. Oui, d'une cargaison unique.

M. Parent

D. Mais s'il s'agit de ce que l'on pourrait appeler une partie de cargaison, disons six ou dix tonnes, à destination d'un port où le vaisseau n'est pas censé faire escale au retour?—R. Oui.

D. Dans ce cas le vaisseau ne sera pas tenu d'accepter cette cargaison, et même si la loi oblige la compagnie à accepter cette marchandise, l'expéditeur ignorerait le jour où sa marchandise atteindra sa destination.—R. Ce n'est pas tout à fait exact; en effet, si un expéditeur confie à un vaisseau une marchandise à destination de Midland, le vaisseau est naturellement tenu de la faire parvenir à Midland aussi promptement que possible. Nul doute là-dessus.

L'hon. M. Stevens:

D. Quand un vaisseau accepte une cargaison, il est tenu de la livrer conformément au connaissement aussi tôt que faire se peut?—R. Oui.

M. Parent:

D. Aussi tôt qu'il est possible; mais rien ne dit que le vaisseau fera escale au port indiqué à son voyage de retour?—R. Il n'existe pas d'horaire ni de calendrier; je veux dire qu'il n'existe aucune garantie que le vaisseau livrera la marchandise dans un temps spécifié.

D. C'est là l'expérience acquise dans les expéditions aux ports du Sud--Africain, par exemple?—R. Oui.

D. Certains vaisseaux engagés dans un voyage quelconque feront escale à un certain port et ne s'y arrêteront pas à un autre voyage?—R. Oui.

D. Mais alors l'expéditeur ignore à quel moment sa marchandise arrivera à destination?—R. Ce dernier se protège par le recours à un contrat, un contrat particulier.

D. Dans ce cas tout est parfait.—R. C'est ainsi qu'on procède présentement. Tout se fait par contrat particulier.

D. Je ne vois pas comment l'obtention d'un permis peut déranger un tel état de choses.—R. Si je vous comprends bien, vous suggérez que je pourrais prendre, à Montréal, une cargaison à destination de Midland, que je me rendrais ensuite à la tête des Grands Lacs y prendre une cargaison pour revenir à Montréal et, un mois plus tard, peut-être, j'irais déposer cette cargaison à Midland?

D. Oui.—R. Je serais passible de dommages-intérêts, cela ne fait pas l'ombre d'un doute.

L'hon. M. Howe:

D. Ne diriez-vous pas à l'expéditeur: "Nous ne faisons pas escale à Midland, alors nous ne prenons pas de cargaison pour cet endroit"?—R. Oui.

D. Vous n'émettriez pas de connaissement pour transporter une cargaison à Midland, à moins que vous n'y fassiez escale. Il n'y a rien dans la loi pour vous obliger à cela.—R. Oui, si je dépose un tarif et si je me dis prêt à transporter des marchandises en vertu de ce tarif. Je suis hors de cause si je ne dépose pas de tarif. Si je dépose un tarif, et si je me dis prêt à transporter des marchandises de Montréal à Midland, si on me confie ces marchandises, je dois les transporter à Midland.

D. Il n'y a rien dans cette loi-ci pour le stipuler.—R. C'est la loi.

M. Parent:

D. Si vous déposez un tarif et vous ne mentionnez pas votre horaire d'escales aux différents ports, tout dépend de l'expéditeur?—R. Si je ne dépose pas de tarif, je suis tout à fait hors de cause.

D. Cela dépend de l'expéditeur.

M. Maybank:

D. Votre avancé est juste et ce n'est certainement pas là le but visé, ce qui est facilement réglé.—R. Oui.

D. S'il en est ainsi, pourquoi se faire du souci?—R. Numéro 7.

7. Que les dispositions du bill exemptent les vaisseaux faisant du transport océanique et qu'elles devraient aussi exempter les cargos pour marchandises en vrac qui font n'importe quelle sorte de transport.

L'article 12 exempte les vaisseaux faisant le transport des marchandises et des passagers entre des ports ou endroits de la Colombie-Britannique, entre des ports ou endroits de la baie d'Hudson, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et du golfe et du fleuve Saint-Laurent, à l'est de Pointe-au-Père.

Nous faisons remarquer que les cargos canadiens pour marchandises en vrac ont rendu un service économique efficace aux expéditeurs canadiens et ils ont permis au fermier de l'Ouest canadien d'expédier son grain à peu de frais. Ils ont maintenu leurs services sans subventions et ils ont subi de lourdes pertes lors de la dépression et des récoltes réduites. L'entreprise dans laquelle sont engagés ces vaisseaux est d'une nature telle qu'ils ne devraient pas être assujettis à plus de restrictions que les vaisseaux naviguant entre les ports ou endroits de la Colombie-Britannique, de la baie d'Hudson, ou les autres endroits énumérés à l'article 12 du bill.

Si cet article du bill exemptait les cargos pour marchandises en vrac qui naviguent dans les eaux territoriales canadiennes de la même manière qu'il

exempte les autres bâtiments, et si les cargos pour marchandises en vrac étaient bien définis, nos objections à ce bill seraient alors vaincues.

Nous proposons donc que l'article 12 soit modifié de façon à ce que les dispositions du bill ne s'appliquent pas aux vaisseaux destinés au transport des marchandises en vrac, quelle que soit la nature de la cargaison qu'ils transportent.

8. Les dispositions concernant les taxes convenues sont une innovation et quand elles furent mises en vigueur en Angleterre, elles s'appliquèrent aux transports par rail et par camion, mais non au transport par eau.

Je pourrais dire qu'en lisant cet article, je crois encore, monsieur le Ministre, qu'on n'avait pas l'intention d'y assujettir les cargos pour marchandises en vrac.

L'hon. M. HOWE: La loi reste la même. Si les cargos pour marchandises en vrac se lancent dans l'entreprise du transport des marchandises emballées telle qu'elle est définie dans la loi, ils tombent sous sa juridiction.

Le TÉMOIN: Oui. En ce qui regarde le transport en vrac des matières premières?

L'hon. M. HOWE: Ah! non, la loi n'y touche pas du tout.

Le TÉMOIN: Je signalerais les dispositions de la présente loi qu'on a négligées, à mon avis.

M. Bertrand:

D. Quel article?—R. L'article 35 concernant les taxes convenues. Il dit:

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 pour le transport d'une partie quelconque de ses marchandises, qui peuvent être convenues entre le voiturier et cet expéditeur.

Jusque-là cet article dit que tout voiturier peut passer de tels contrats. Maintenant, à la partie antérieure du bill, on se sert du mot "permis" mais, ici, le mot "voiturier", à l'article des définitions, est interprété comme suit:

"voiturier" signifie une personne, à qui s'applique la présente loi, qui se livre au transport de marchandises ou voyageurs, moyennant un prix de louage ou une rétribution, et comprend toute compagnie assujettie à la *Loi des chemins de fer.*

Cet article des définitions comprend les voituriers de marchandises en vrac. Voici où je veux en venir: le mot "voiturier" dans les définitions désigne les voituriers de marchandises en vrac. Le présent bill étant une Loi des transports, cette définition assujettit les voituriers de marchandises en vrac au régime de cette loi. Comme je l'ai dit, je crois que c'est par inadvertance qu'on a laissé subsister cela dans le bill.

L'hon. M. HOWE: Supposons que ce soit une erreur, parce que si ce n'en était pas une, on n'a pas eu l'intention d'appliquer cette loi aux marchandises en vrac que désigne la définition.

Le TÉMOIN: Vous voyez où je veux en venir?

L'hon. M. HOWE: Oui.

Le TÉMOIN: Oui, tous nos contrats sont consentis privément, en vertu de taxes convenues, et si la teneur de la loi n'est pas modifiée, il nous faudra faire approuver ces taxes convenues par la Commission, ce qui, ainsi que je l'ai déjà dit, n'est pas l'esprit de la loi.

M. Maybank:

D. Si vous ne prenez pas de permis, alors vous continuez vos opérations en vertu d'ententes?—R. Oui.

D. Si vous continuez vos opérations en vertu d'ententes, vous êtes assujettis à l'article 35?—R. Oui.

D. Tel qu'il est?—R. Oui, mais nous ne devrions pas être assujettis à cet article 35.

M. Hamilton:

D. En ce qui concerne quelques compagnies de navigation, n'y a-t-il pas le même danger de disparité envers les expéditeurs qu'il y aurait avec d'autres voituriers? En regardant la question du point de vue de l'expéditeur, quant aux taxes convenues, ne peut-il se produire des conditions ou des ententes par lesquelles un expéditeur pourrait souffrir de disparité injuste à l'avantage d'un autre expéditeur?—R. Je n'étais pas pour m'étendre sur les taxes convenues parce que le transport de la marchandise en vrac...

D. Non, mais simplement en passant, la discussion de l'autre jour portait quelque peu sur la disparité atteignant certains expéditeurs. Comme je comprends la chose, les expéditeurs concluent des ententes avec les voituriers,—des accords privés,— et ces accords ne sont assujettis à aucune surveillance. C'est bien cela, n'est-ce pas?—R. Oui, c'est exact.

D. Et sous le régime de cette loi, cela reste tel quel?—R. Oui, précisément. Puis en définitive, pour en venir à l'article de la loi qui traite des taxes convenues, si les navires de transport en vrac sont tenus d'obtenir un permis afin de transporter d'autres marchandises, alors nous avons certaines objections contre la clause relative aux taxes convenues. Nous sommes placés dans une situation où nous pouvons faire affaires seulement une partie de l'année. Dans le passé, les chemins de fer ont eu l'habitude de faire face à cette concurrence en établissant un tarif entre certains endroits pendant la saison de navigation. Sous le régime de cet article des taxes convenues, ils pourraient établir un tarif probablement quelque peu plus élevé que le tarif imposé précédemment pendant l'année entière, et accepter un contrat, et ils accepteraient un contrat en disant à l'expéditeur, "je vous consentirai ce tarif pourvu que vous conveniez d'expédier par mon entremise pendant la saison de navigation et aussi durant l'hiver." Je crois que c'est comme si on le menaçait en quelque sorte d'un gourdin. Cela aura certainement pour effet de priver les navires d'un chiffre d'affaires considérable. Tel que je le dis, les chemins de fer font face à cette concurrence actuellement en réduisant le tarif pendant la saison de navigation, et à la clôture de la navigation le tarif retourne à son ancien niveau. Or, les chemins de fer peuvent se prévaloir de cette disposition sous le régime de la loi existante des chemins de fer; et pour ce qui regarde les taxes convenues spécifiées à cet article de la loi— j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt la lecture du mémoire présenté hier, et je ne puis voir pourquoi les chemins de fer ne peuvent obtenir ce dont ils ont besoin par une très légère modification à la Loi des chemins de fer, au lieu d'introduire un nouvel article ici qui affecte toutes les autres modes de transport. Tel que je comprends la situation, on demande tout au plus qu'ils soient autorisés à conclure une entente avec le voiturier, et que l'entente soit sujette à revision par la Commission des chemins de fer. Il me semble qu'une très légère modification à la Loi des chemins de fer répondrait à la situation, parce que cela constitue seulement un pas en avant de la disposition de la loi actuelle des chemins de fer qui les autorise à déposer des tarifs concurrentiels. Il est avéré qu'ils déposent maintenant des tarifs concurrentiels entre des points de concurrence, et l'on anticipe que sous le régime de cette loi ils auront le droit de conclure des conventions en vertu desquelles un individu obtient un tarif pour le transport d'une certaine marchandise pourvu qu'il leur confie le transport de tous ses effets ou toute partie qu'ils peuvent stipuler. Les compagnies de chemins de fer devaient avoir quelque objet en vue pour demander cet article, et le seul objet que je puisse voir est celui de passer des contrats qui leur permettrait d'obtenir un certain chiffre d'affaires d'autres modes de transport.

[M. G. P. Campbell.]

L'hon. M. Stevens:

D. Cela s'appliquerait surtout aux ports des baies?—R. Je le crois, et surtout aux marchandises emballées.

D. Cet article s'appliquerait-il aux ports des baies quant au grain, par exemple, les tarifs spéciaux qui sont accordés pendant les saisons de navigation? —R. Je ne le crois pas. Il y eut de la coopération entre les navires et les chemins de fer relativement au mouvement du grain aux ports des baies et des ports des baies par rail jusqu'ici. Les chemins de fer en conviendront, je crois, qu'il y eut de la coopération. Il y eut toujours de la coopération entre les chemins de fer en ce qui concerne un tarif d'entier parcours par chemin de fer pour la farine.

D. Vous ne croyez pas que votre argument s'appliquerait au grain?—R. Non.

M. Isnor:

D. Monsieur Campbell, vous dites que les chemins de fer ont demandé cet article; j'ai compris que ceci a été proposé par le ministre des Transports.—R. Je n'ai pas dit que les chemins de fer l'ont demandé, loin de là. Je dis que les chemins de fer demandent que l'article relatif aux taxes convenues soit adopté.

D. Ils l'approuvent?—R. Bien, ils le favorisent. Ils font plus que cela. Ils disent qu'ils demandent un règlement ou un adoucissement, en tant qu'il s'agisse des règlements actuellement en vigueur. Ils disent que les règlements auxquels ils sont assujétis sont quelque peu trop sévères sous certains rapports.

M. Bertrand:

D. Les chemins de fer veulent faire concurrence à ces autres modes de transport, c'est tout.—R. Oui.

M. Howden:

D. Si les chemins de fer accordent un contrat à un individu pour le transport de toutes ses marchandises, ils doivent nécessairement concurrencer votre tarif s'ils entendent satisfaire l'expéditeur?—R. Pas nécessairement. Je dirais que le tarif s'appliquerait de cette façon: Il existe un tarif, nous l'appellerons un tarif concurrentiel, entre un navire et le chemin de fer, pendant la saison de navigation. Or, aussitôt que la navigation cesse, ce tarif retourne à son ancien niveau. Maintenant, les chemins de fer pourraient dire: "si vous, en votre qualité d'expéditeur, convenez d'expédier par mon entremise l'année entière, je prendrai un engagement en vertu duquel je vous consentirai pendant les douze mois entiers un tarif un peu plus élevé que vous ne payez maintenant aux navires, mais je transporterai vos marchandises pendant l'hiver aussi bien que pendant l'été.

D. Bien, cela les regarde. En vérité, je ne trouve rien de mal en cela.—R. Non, à cette exception: nous objectons parce que nous ne pouvons passer un contrat de douze mois. Les conditions géographiques limitent nos opérations à environ sept mois de l'année, et nous avons été favorisés de ce commerce. Je crois que tout le monde en conviendra que le transport par eau coûte moins cher que le transport par rail, et nous avons les moyens de transporter une marchandise pendant les saisons de navigation à un taux moins élevé. Ils peuvent maintenant nous enlever ce trafic.

D. Je suis tout ce raisonnement, mais d'un autre côté c'est l'expéditeur qui décide en la matière.—R. Oui.

M. Heaps:

D. Monsieur Campbell, dois-je conclure que les compagnies que vous représentez ici ce matin sont opposées à toute forme de régie ou de réglementation de la navigation sur les lacs?—R. Bien, j'ai dit que nous y sommes opposés parce que nous n'estimons pas que ce régime soit pratique sous aucun rapport. Mon

mémoire porte presque entièrement contre ce projet de loi, et je n'ai certainement pas formulé d'arguments à l'appui. Je dis que nous sommes régis par la Loi de la marine marchande du Canada. Nous détenons un permis d'exploitation sous l'empire de la Loi de la marine marchande du Canada, mais il n'existe aucune régie en matière de tarifs sauf en ce qui concerne les tarifs maxima.

D. Auriez-vous la bienveillance de me parler des frais de transport par eau? Quelles dépenses les compagnies de navigation ont-elles à rencontrer quant au maintien de navires sur les Grands Lacs, les canaux, etc.?—R. Le ministère de M. Howe possède probablement la statistique quant au montant versé pour quaiage. Nous utilisons les canaux librement. Il n'existe pas de taxes sur les canaux.

D. Tout ce que vous payez tient au quaiage, et pour ce qui regarde les frais afférents au transport par eau, il n'y a pas de taxe?—R. Non, il n'y a absolument pas de taxe.

D. Et il n'y a pas de taxes sur les canaux?—R. Non; il n'y a pas de taxes sur les canaux.

M. MacInnis:

D. Vous vous opposez, monsieur Campbell, à toute réglementation des compagnies de navigation, et vous vous opposez également à toute modification des règlements en ce qui concerne les chemins de fer?—R. Non, je n'y suis pas opposé.

D. Cela ne constituerait-il pas l'objection à l'article de la loi qui traite des taxes convenues?—R. Non, mon objection à l'article concernant les taxes convenues tient au fait qu'il couvre tous les modes de transport. J'ai dit que les chemins de fer pourraient obtenir l'autorisation sous la Loi des chemins de fer au moyen d'une légère modification. Mais cet article s'applique à tous les modes de transport qui sont inclus dans le projet de loi, le transport par eau, par air et par rail.

L'hon. M. Stevens:

D. Si l'on peut vous persuader que vous n'êtes pas inclus dans la Partie V, alors vous n'avez rien à dire concernant la Partie V—R. Non.

Les principes que l'on projette d'appliquer par les dispositions du présent article sont d'un caractère expérimental; ils n'ont pas été mis à l'essai; ils n'ont jamais été appliqués au transport par eau. Si les chemins de fer ont besoin d'une disposition semblable pour le transport sur rail, la Loi des chemins de fer pourrait être modifiée.

Le transport par eau au Canada est limité dans sa nature par suite de la brièveté de la saison, et les navires ne sont pas en état de conclure des contrats de longue durée parce que

(*a*) ils ne peuvent opérer que pendant une partie de la saison et ne sont pas dans la même position que les navires océaniques et les chemins de fer, qui peuvent opérer toute l'année;

(*b*) le transport par eau est beaucoup plus lent que le transport par rail ou par camion et, aux termes de l'article de la loi, dans son libellé actuel, il serait loisible aux chemins de fer de conclure des contrats de longue durée au détriment des propriétaires de navires, vu que ces derniers ne peuvent en conclure que pour la saison de navigation, et que les permis doivent être accordés que d'année en année, ils ne sauraient conclure des contrats pour une période dépassant une année vu que leur permis pourrait leur être ultérieurement refusé.

La réglementation des tarifs ferroviaires tire son origine d'une fin publique bien définie, la protection du public contre les tarifs ferroviaires

exhorbitants, car les chemins de fer pratiquaient le monopole beaucoup plus autrefois que présentement. Les dispositions de la Loi des chemins de fer et les règles et règlements de la Commission des chemins de fer avaient pour objet de fixer des taux uniformes et équitables, tenant compte du service donné et des frais d'exploitation.

Avant la création de la Commission des chemins de fer, il était permis aux chemins de fer de conclure des accords secrets avec des expéditeurs favoris, ce qui avait pour effet d'empêcher le jeu libre de la concurrence non seulement en matière de transport mais aussi de production et de distribution des marchandises transportées par les chemins de fer. Certes, ces conditions ne prévalent plus. Il existe plusieurs autres modes concurrentiels de transport qui ont amené la réduction des tarifs pour l'avantage général de l'expéditeur et du public consommateur.

Nous prétendons donc que les lois et les règles et règlements contrôlant et réglementant le commerce ne doivent être imposés par les gouvernements que pour

(*a*) l'avantage de l'industrie particulière en jeu;
(*b*) l'avantage du grand public.

Il est donc important de déterminer les avantages, le cas échéant, qui découleront de l'adoption du bill des transports. Il reste acquis que les chemins de fer tombent présentement sous la juridiction de la Commission des chemins de fer expressément constituée et des règles et règlements adoptés pour les fins des problèmes ferroviaires.

Il est important de se demander si les chemins de fer jugent avantageuse leur sujétion à la commission, ou si leur liberté est restreinte au point de ne pouvoir fonctionner avec efficacité et économie dans leur intérêt aussi bien que dans l'intérêt public. Est-ce les chemins de fer qui demandent que les autres formes de transport soient soumises à la Commission des chemins de fer, qui deviendra plus tard la Commission des transports. Si oui, quel avantage en résultera-t-il pour les chemins de fer? Il est acquis que l'autocamion fait une plus forte concurrence aux chemins de fer que tout autre mode de transport.

Le voyage par eau est économique et l'on ne devrait pas lui faire du tort ni le soumettre, en aucune manière, à une disparité injuste. Le transport par eau et le transport par rail sont deux modes de transport entièrement différents, qui doivent être traités de façon différente, et nous estimons que la Commission des chemins de fer telle qu'elle est constituée n'est pas qualifiée pour traiter des problèmes du transport par eau.

En conclusion, nous représentons que les compagnies de navigation, les expéditeurs et le public en général ne tireront aucun avantage de la promulgation du bill proposé; en ce qui concerne le transport par eau, une telle juridiction aura pour effet de lui porter tort et de réduire le volume et d'augmenter le coût du transport par eau.

Le président suppléant:

D. Monsieur Campbell, au cours de votre mémoire vous avez mentionné trois amendements particuliers; voudriez-vous avoir l'obligeance de les rédiger? —R. Oui.

D. Et de les remettre au secrétaire pour que le Comité puisse les prendre en considération plus tard?—R. Si on peut les prendre en note maintenant, je vous donnerai les amendements particuliers; mais, en ce qui concerne la dernière partie du bill...

L'hon. M. HOWE: La Partie V.

Le TÉMOIN: Je propose qu'on y insère une clause analogue à l'article 34.

M. Howden:

D. Monsieur Campbell, je crois comprendre que l'essentiel de vos objections est qu'aucun navire ne peut être strictement appelé navire de transport en vrac aux termes des dispositions de ce bill, de sorte que, n'étant pas des navires de transport en vrac, tous les bateaux doivent prendre un permis.—R. C'est un fait, mais je voudrais l'exprimer d'une manière un peu différente; à savoir, que les navires de transport en vrac devraient pouvoir être exploités librement et transporter toutes les marchandises qu'ils peuvent prendre; ce qui ne leur est pas permis par ce bill.

D. Ce ne sont pas strictement des navires de transport en vrac, d'après ce bill?—R. La définition des marchandises en vrac devrait être plus étendue, mais je serai très heureux de rédiger cela.

D. Vous prétendez en outre que, lorsqu'ils auront un permis, ils seront obligés d'opérer comme navires de transport public?—R. Oui.

D. Et d'assurer un service qui ne leur sera ni économique ni même possible comme navires de transport en vrac?—R. Je conseillerais aux parties que je représente de ne pas prendre de permis et d'abandonner la clientèle qu'elles ont eue auparavant, parce que si elles sont classées comme voituriers ordinaires, elles auront à faire face à des responsabilités ne leur permettant pas d'essayer de garder cette clientèle.

M. Johnston:

D. Mais il n'y a aucune réglementation des taux des compagnies de navigation; elles ont des taxes convenues d'un bout à l'autre?—R. Absolument libre, sauf en ce qui concerne le grain, qui comporte des taux maximums.

D. On ne devrait pas faire d'objection particulière à des règlements qui fixeraient les taux pour la navigation, pourvu que la loi ne s'applique qu'à la navigation, sans avoir rien à faire avec les autres modes de transport?—R. Je crois que cela pourrait se faire. C'est assez difficile. Après tout, nous avons, en matière de transport, l'expérience de l'Empire britannique, sur une longue période de temps, nous avons aussi l'expérience d'autres pays, et nous n'avons pas trouvé qu'ils aient jamais tenté de contrôler ou de restreindre la navigation, de quelque manière, au point de vue de la fixation des taux.

D. Vous embrassez un territoire beaucoup plus étendu quand vous parlez de l'Empire britannique que vous n'embrassez quand vous parlez du transport sur les Grands Lacs. Il serait bien moins difficile de réglementer le transport sur les Grands Lacs?—R. Cela pourrait peut-être être effectué. Il est important de noter que personne que je sache, aucun expéditeur, aucun consommateur, aucun représentant des bords of trade ne s'est présenté et n'a formulé de griefs contre les compagnies de navigation. Je crois pouvoir affirmer sans contradiction que les compagnies de navigation ont dirigé leurs opérations de telle manière que personne ne s'est opposé à leur régime d'affaires.

D. La principale raison réside dans le fait que les tarifs de transport par eau sont moins élevés que les tarifs ferroviaires?—R. Oui, et ils devraient l'être et ils continueront de l'être. Il y eut cette concurrence libre entre un grand nombre de compagnies.

M. Hamilton:

D. Quand vous parlez des "navires de transport en vrac", vous parlez des navires de transport en vrac mentionnés dans votre mémoire, et l'énumération s'arrête?—R. Je parle de tout le transport par eau.

D. Bien, êtes-vous d'avis, quand vous dites "navires de transport en vrac", qu'ils devraient avoir le droit de transporter des marchandises emballées?—R. Oui, s'ils sont en mesure de le faire. Plusieurs d'entre eux ne transportent pas de marchandises emballées, mais ils transportent les articles que j'ai mention-

nés dans mon mémoire qui seraient classés on non classés comme marchandises en vrac aux termes de la loi. En d'autres termes, le moins que l'on puisse accorder à ces compagnies serait d'étendre la définition de "marchandises en vrac", de façon à ce qu'elles comprennent les effets qu'ils ont transportés jusqu'à présent.

M. Parent:

D. Monsieur Campbell, il n'existe pas de pacte en matière de tarifs quant au transport de marchandises en vrac, il n'y a pas de pacte comme celui de l'Atlantique ou du Pacifique?—R. Non.

D. Chaque compagnie a son propre tarif?—R. Chaque compagnie a son propre tarif.

D. Et fait affaires suivant son propre tarif?—R. Agit indépendamment suivant son propre tarif.

D. Au moyen de contrats individuels?—R. Oui, et il n'a pas été avantageux aux compagnies de le faire dans le passé.

M. O'Neill:

D. Monsieur Campbell, quand vous parlez de taxes convenues, vous semblez craindre que si cette loi est adoptée, et les taxes convenues, autorisées, les compagnies de chemin de fer diraient à un expéditeur, "Bien, maintenant, nous transporterons toutes vos marchandises à l'annéee à raison d'un certain tarif;" et vous pouvez diriger votre entreprise probablement pendant sept, huit ou neuf mois de l'année seulement. Ainsi, vous semblez croire qu'une telle mesure serait en quelque sorte un gourdin dont on menacerait l'expéditeur. Or, avez-vous quelque amendement ou proposition qui ferait disparaître la disparité injuste qui existe actuellement? Un navire peut aller de Fort-William à Montréal et être autorisé ensuite à recueillir toutes marchandises qu'il peut trouver à Montréal et les transporter à tout port sur les Grands Lacs au tarif qu'il lui plaira de fixer. Les compagnies de chemins de fer sont assujéties à un tarif qui les contraint d'exiger $52 la tonne de Montréal à Fort-William. Vous pourriez vous présenter et dire, "je vais transporter ces marchandises pour $25 la tonne." Les compagnies de chemins de fer doivent publier leurs tarifs. Or, avez-vous quelque proposition de nature à faire disparaître cet avantage très injuste qui existe actuellement?—R. Simplement ceci, le transport par eau étant reconnu beaucoup moins coûteux que le transport par rail, je prétends qu'il est tout à fait impossible aux chemins de fer de faire concurrence au transport par eau de façon économique dans de telles circonstances. Il est admis que les chemins de fer donnent un service à la fois supérieur et plus expéditif. Nous ne pouvons faire concurrence aux chemins de fer, par exemple, dans le cas du transport qui s'effectue entre Toronto et Montréal. Les chemins de fer peuvent nous enlever des marchandises exigeant un transport rapide et ils obtiennent pour cela des taux plus élévés. Je suis d'avis qu'il serait des plus désastreux pour les chemins de fer du pays de faire face à la concurrence du transport par eau en toutes circonstances.

M. Bertrand:

D. Non, mais vous ne pouvez raisonnablement demander que les chemins de fer soient placés dans une telle situation qu'ils ne puissent concurrencer... —R. Je n'ai pas saisi la dernière partie de votre question.

D. Vous ne pouvez raisonnablement demander que les chemins de fer soient placés dans une situation telle qu'ils ne puissent vous concurrencer alors que vous avez le droit de demander des taux inférieurs aux leurs?—R. Non. Je répète que je ne veux pas trop m'étendre sur la question ferroviaire. Je crois ne pas me tromper en disant que la loi actuelle des chemins de fer autorise les chemins de fer à déposer des tarifs de concurrence. Si nous leur enlevons le

transport de denrées à un prix auquel ils veulent les transporter entre Montréal et Fort-William la loi des chemins de fer actuelle leur permet de déposer un tarif de concurrence pour ce parcours.

D. Oui, mais vous pouvez toujours faire mieux qu'eux en été?—R. Oui, mais ils doivent reconnaître que cela ne dépend pas de nous.

L'hon. M. Stevens:

D. Le principe de la concurrence du transport par eau n'est-il pas un facteur bien reconnu dans l'établissement des taux ferroviaires?—R. Oui.

D. C'est un principe ancien, bien établi et qu'on a accepté. Il n'est pas question de la concurrence entre le transport par rail et par eau?—R. Non. Je puis dire sans me tromper, je crois, que les compagnies de transport par eau et par rail ont toujours été en relations harmonieuses. Les problèmes qu'ont à résoudre les chemins de fer, ai-je dit, ont surgi non à cause du transport par eau, mais du transport par camions.

M. Bertrand:

D. Le bill vous sera profitable et vous aurez moins de concurrence à l'avenir.—R. Ce n'est pas ce je trouve.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, le deuxième nom sur ma liste est celui des Lake Shipping Companies. Ont-elles un représentant ici?

GEORGE R. DONOVAN, secrétaire-trésorier de la *Canadian Lake Carriers' Association*, est appelé.

Le président suppléant:

D. Quelle est votre situation, monsieur Donovan?—R. Je suis secrétaire-trésorier de la *Canadian Lake Carriers' Association.*

L'hon. M. Stevens:

D. Qui représente-t-elle?—R. Environ cinquante ou soixante des voituriers canadiens de denrées en vrac par eau des Grands Lacs.

D. Pouvez-vous nommer ces compagnies?—R. Le groupe Meisner, le groupe Leech à Toronto . . .

L'hon. M. Howe:

D. Ce sont les mêmes que M. Campbell représente?—R. Oui, ce sont à peu près les mêmes.

L'hon. M. HOWE: Ce sont exactement les mêmes.

Le TÉMOIN: Oui, je le crois, il peut y en avoir une ou deux différentes; elles sont à peu près les mêmes.

Ce que j'ai à dire peut être une répitition dans une certaine mesure des paroles de M. Campbell. Je désirerais toutefois faire entrer ma déclaration au dossier.

L'Association canadienne des Compagnies de transport sur les Lacs s'oppose à la partie II du bill relative au transport par eau.

Elle dit:

1. Que ses vaisseaux sont présentement autorisés à faire le transport sur les côtes du Canada en conformité de la Loi canadienne de la navigation et que tout autre mode d'autorisation entraîne des embarras et des dépenses inutiles.

2. Que toute tentative de la part de l'Etat de restreindre les limites imposées au transport des denrées et aux denrées mêmes sur ses vaisseaux des lacs aura pour effet inévitable de hausser le coût du transport par eau pour le public.

3. Que le transport économique et efficace sur les lacs ne s'adapte pas à un système de réglementation des tarifs par l'Etat. L'espace est prévu pour les offres de cargaison et les tarifs de transport doivent varier plus ou moins selon l'offre et la demande, la quantité et les cargaisons de retour. De plus, la plupart des propriétaires de vaisseaux des lacs n'ont aucune chance de préparer et de soumettre des échelles de tarif et de se faire représenter aux séances pour effectuer le rajustement des tarifs. Les dépenses surérogatoires ainsi occasionnées devront s'ajouter au tarif de transport.

4. Qu'il est inéquitable et injuste d'imposer une loi plaçant de force nos voituriers en vrac dans la catégorie des voituriers ordinaires. Ils louent par convention particulière l'espace sur leurs vaisseaux et ne sont pas outillés pour assumer les responsabilités et les obligations que la loi impose aux voituriers ordinaires.

Le transport par eau constitue le mode le moins onéreux encore connu de transport des marchandises. Le transport sur les lacs des denrées, des produits des mines et des forêts seulement est un facteur très important du coût de la vie au Canada. Son importance pour le cultivateur de l'Ouest et le manufacturier de l'Est peut difficilement être trop prisée. A notre avis, il est du plus grand intérêt public de lui permettre de fonctionner en toute liberté comme présentement.

Bien que sa qualité de voiturier en vrac lui donne droit de s'intéresser surtout au transport en vrac des denrées dont quelques-unes sont prohibées par l'article 2 de la loi, elle se défie de tout mode d'imposition de permis ou de contrôle tarifaire par l'Etat, même quand il vise le transport des denrées emballées. Ce serait là une innovation aux conséquences terribles et un mode qui, à son avis, tendra à empirer plutôt qu'à se relâcher, et il haussera sans nécessité nos frais d'exploitation et le coût du transport par eau pour le public.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, avez-vous des questions à poser?

M. MacKinnon (Edmonton-Ouest):

D. Nous avons entendu, à nos séances antérieures, beaucoup d'exposés sur les possibilités de disparités injustes de la part des chemins de fer à l'endroit de tels ou tels expéditeurs. Or, quant aux compagnies que vous représentez, est-il vrai que vous pouvez transporter des denrées de Montréal à Fort-William à raison de $5 la tonne, disons, pour un certain expéditeur, et à raison de $2.50 la tonne pour un autre expéditeur?—R. Je répondrai que le transport s'effectue sur un pied de concurrence et que les tarifs s'établissent d'eux-mêmes.

M. Johnston:

D. Si l'on adopte cet article, qu'est-ce qui empêche un expéditeur de se présenter devant la Commission des transports en même temps que les compagnies de chemins de fer et d'y obtenir un tarif qui lui permette de concurrencer les chemins de fer?—R. A mon avis, monsieur le président, l'expéditeur serait libre d'exiger tout tarif de concurrence qu'il pourrait souhaiter...

D. Il n'existe aucune réglementation des tarifs de transport par eau; ce qui ne veut pas dire que les tarifs de transport par eau ne soient pas encore trop élevés. Il serait peut-être possible de les abaisser tout en vous laissant une certaine marge de bénéfice. Qu'en dites-vous?—R. Je crois que la concurrence s'en charge. On admet généralement que les tarifs de transport par eau sont en général trop bas. Les états financiers des compagnies de navigation le démontreront.

M. Isnor:

D. Je me demande si le témoin ne pourrait pas être un peu plus explicite au sujet de la question de M. MacKinnon (Edmonton-Ouest). Est-il vrai qu'il existe des écarts jusqu'à 50 p. 100 entre les tarifs?—R. Les petits vaisseaux des lacs lui donneront...

D. Ce n'est pas une réponse.

M. Young:

D. La question posée se résumait à ceci: Est-il de pratique courante chez les compagnies de navigation d'accorder des tarifs différents, dans des circonstances identiques, à deux expéditeurs de Montréal expédiant, chacun, la même denrée à la même destination, un de ces expéditeurs étant peut-être un peu plus important que l'autre?—R. Monsieur le président, c'est tout simplement matière de concurrence. C'est un fait bien connu que les tarifs sur la plupart des denrées transportées sont établis sur une base de concurrence. Si, aujourd'hui, un expéditeur de grain obtient un tarif de 6c., les autres expéditeurs, à la Bourse de Winnipeg, peuvent noliser des vaisseaux à ce même tarif, qui se trouve dès lors établi. Quand le tarif baisse, ils en bénéficient; s'il remonte, ces expéditeurs doivent s'y conformer. C'est la concurrence qui détermine ces fluctuations et elle est, à son tour, soumise aux règles de l'offre et de la demande.

M. Johnston:

D. De par votre réponse je comprends que, de fait, à l'heure actuelle, différents expéditeurs obtiennent des tarifs différents quand les conditions sont cependant identiques?—R. D'une manière générale, oui.

M. Young:

D. Voici ce que j'ai en vue plus particulièrement: sur le même vapeur, le même jour, deux expéditeurs chargent une cargaison de la même denrée à destination, disons, de Fort-William; l'un de ces expéditeurs peut être un peu plus important que l'autre, ou bien ses expéditions sont un peu plus fréquentes; dans un cas semblable les compagnies de navigation consentent-elles des tarifs différents à ces deux classes d'expéditeurs?—R. Cela se peut, monsieur le président, mais ce n'est guère probable. La quantité est un facteur dominant dans la fixation des tarifs des cargos pour marchandises en vrac. Les voituriers de marchandises en vrac peuvent transporter, de Montréal à la tête des Grands Lacs, 2,000 tonnes à un tarif plus avantageux qu'ils ne le pourraient pour une quantité de 1,000 tonnes seulement, parce qu'alors ils n'ont pas d'autre cargaison pour compléter le chargement de leur navire.

M. Howden:

D. N'est-il pas vrai que les compagnies de navigation négocieront pour obtenir les tarifs les plus avantageux?—R. Toutes les transactions se font en vertu de contrats privés.

D. Elles obtiendront tout ce qu'elles pourront et pas plus?—R. Oui.

M. Edwards:

D. Autrement dit, tous les transporteurs peuvent concourir pour obtenir des contrats de transport?—R. Oui, la concurrence est libre.

M. O'Neill: M. Campbell, dans son témoignage, a semblé craindre fortement que les chemins de fer, vu le fait qu'ils peuvent être en exploitation en tout temps de l'année,—et ils doivent être en exploitation toute l'année,—n'aient un avantage sur les compagnies de navigation, qui ne peuvent exploiter leurs navires que durant sept ou neuf mois de l'année. Il a paru craindre que les chemins de fer

établissent des tarifs qui feraient une vive concurrence aux bateaux. Il me semble que le témoin (M. Donovan) a été très loyal en déclarant qu'un expéditeur de Montréal qui envoie deux ou trois cents tonnes de marchandises en six ou sept mois peut obtenir un bien meilleur taux que celui qui n'en expédie qu'une cinquantaine de tonnes. Le même raisonnement s'applique. Il me semble craindre que les chemins de fer reçoivent un privilège, et être d'avis qu'on ne devrait rien faire pour enlever aux armateurs le privilège qu'ils possèdent actuellement.

Le PRÉSIDENT: Merci, monsieur Donovan.

(Le témoin se retire.)

Le PRÉSIDENT: La troisième délégation à recevoir ce matin était celle des lignes Vancouver-St. Lawrence. Ont-elles un représentant ici? (Pas de réponse.)

La quatrième était celle de la *Ellis Shipping Company*, de Montréal. Est-elle représentée? (Pas de réponse.)

La cinquième est celle de la *Canada Steamship Lines*. J'ai un télégramme de M. Enderby disant qu'il serait ici ce matin.

M. ENDERBY: Oui, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous un mémoire à présenter?

M. ENDERBY: Oui, j'en ai un.

M. T. R. ENDERBY, directeur-gérant de la *Canada Steamship Lines, Limited*, à Montréal, est appelé.

Le TÉMOIN:

MÉMOIRE DE LA *CANADA STEAMSHIP LINES LIMITED* AU COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES AU SUJET DU BILL 31, LOI DES TRANSPORTS, 1938

La *Canada Steamship Lines, Limited*, et les compagnies auxquelles elle a succédé, s'occupent de transport de marchandises et de passagers sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, partant de Fort-William et de Port-Arthur jusqu'à la rivière Saguenay, depuis plus de quarante ans. Pendant ce temps, elle a donné un service régulier annoncé, entre les principaux ports de cette contrée, et a établi ou construit des termini et des navires spécialement adaptés au transport des marchandises emballées, pendant toute la saison de navigation, et des voyageurs au cours de l'été, c'est-à-dire au temps où le transport des voyageurs est praticable.

Dans le présent mémoire, la *Canada Steamship Lines* commente les parties du bill qui se rapportent au "transport par eau", et comme les dispositions du bill ne s'appliquent pas au transport par eau des marchandises en vrac, ce mémoire s'occupe surtout du transport des colis par eau.

Dans l'ensemble, sauf une importante exception, la *Canada Steamship Lines* approuve l'intention du bill 31.

Notre principale objection contre la clause interprétative, qui se rapporte à la grosseur des navires, c'est que nous trouvons que le minimum actuel est trop élevé; l'item (h) "navire" prévoit un minimum de 150 tonnes de jauge brute. Dans la pratique, cela veut dire que les navires d'une capacité allant jusqu'à 350 tonnes sont libres de tout contrôle et de tout règlement. Nous suggérerions que l'on retouche cette clause pour qu'elle se lise ainsi: "navire" comprend des vaisseaux de toute description dont la capacité de chargement excède cent tonnes.

L'item suivant est au sujet de la Partie I.

Qu'une fois le changement effectué de la Commission des chemins de fer en "Commission des transports", cette dernière commission comprenne au moins un commissaire parfaitement au courant du transport par eau au Canada.

Maintenant, notre article suivant dit: permis et certificats nécessaires. Notre seul objection ici est que l'on devrait simplifier quelque peu la rédaction du bill de façon à ce que nous puissions s'adresser à un seul bureau au lieu de deux. Notre mémoire dit:

Que ces documents soient émis par une seule autorité au lieu de l'émission par la Commission des transports ou par le ministre comme présentement prescrit.

L'hon. M. HOWE: Je crois que telle est l'intention, monsieur Enderby. Le ministre est mentionné à cause de certaines difficultés techniques. Dans tous les cas il n'y aura qu'une seule autorité. Le mot ministre est un terme inutile sauf dans la mesure où il réfère au gouvernement.

Taxes convenues—Partie V

Le TÉMOIN:

L'objection principale de la Canada Steamship Lines au bill 31 est contre la Partie V.

Les autres parties du bill étendent les disposition et les principes en général, relativement au dépôt et à l'approbation des tarifs et taux de fret et à la prévention de disparité injuste de la Loi des chemins de fer à l'endroit du transport par eau. Les taxes convenues sont directement une contradiction de ce dernier principe. Les taxes de fret sous cette partie deviennent le sujet d'un marchandage entre l'expéditeur et le voiturier dans chaque cas individuel et peuvent entraîner une disparité injuste de la part du voiturier contre les autres expéditeurs de denrées de la même catégorie, dont le mouvement représente un moindre volume ou s'effectue dans d'autres parties du Dominion.

Si l'intention de la Partie V est de placer le voiturier réglementé dans une position lui permettant de combattre la concurrence du voiturier non réglementé, il faudra prendre en sérieuse considération la manière dont on arrivera à ces taxes convenues. Il est d'une haute importance de comprendre que les taxes convenues ne seront pas attrayantes pour les expéditeurs à moins que ces taxes ne soient matériellement plus basses que le présent coût de transport pour l'expéditeur en question.

Les taxes convenues ne signifient rien de plus qu'une question de réduction de tarifs non seulement entre les voituriers réglementés et non réglementés mais entre différentes formes de voituriers réglementés avant que les taxes convenues ne soient finalement conclues.

Puis, à cause du fait que les chemins de fer peuvent assurer les services de transport pendant toute l'année, il leur sera possible au moyen des taxes convenues, couvrant une période de temps dépassant la durée de la saison de navigation sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent, de priver ceux qui sont engagés dans le transport par eau du trafic dont le mouvement se fait actuellement par eau. Ce trafic sera obtenu aux taux convenus nécessairement inférieurs au coût du transport par eau qui est généralement accepté comme le mode le plus économique de transport jusqu'ici découvert.

Sans inclure la Partie V, le bill 31 réglementera le transport des marchandises en colis par eau tout aussi bien que par rail et conservera aux

voituriers réglementés un volume de trafic qui n'était pas antérieurement disponible à cause de la concurrence sans frein.

Pour résumer: La Partie V permet la disparité injuste, encourage la réduction des tarifs et élimine les formes concurrentielles de transport.

Nous soumettons donc respectueusement d'omettre cette Partie V du bill n° 31.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser, messieurs?

M. Heaps:

D. A la page 4 de ce mémoire le témoin dit: "le coût du transport par eau, est-il généralement admis, est le moins élevé qui soit jusqu'à présent." Je désire que le témoin dise au Comité comment il en est venu à cette conclusion.—R. En comparant les frais d'exploitation avec ceux des autres modes de transport.

D. Dans le calcul du coût du transport par eau, avez-vous tenu compte de l'argent que le Gouvernement a dépensé pour les canaux et pour entretenir les routes de navigation intérieure?—R. Non, monsieur. Nous n'avons pas tenu compte de l'argent que le Gouvernement a dépensé pour faciliter la navigation et entretenir les routes maritimes à l'intérieur.

M. HEAPS: Je croyais que le ministre des Transports devait avoir, à un certain stage de nos travaux, des chiffres sur le coût de l'entretien des routes ne navigation intérieure, et aussi le montant que le Gouvernement a dépensé sur les canaux, et le coût annuel d'entretien des canaux libres de tout droit.

L'hon. M. HOWE: Tous ces renseignements se trouvent dans le rapport annuel du département. Je ne l'ai pas ici, mais je me ferai un plaisir d'en faire parvenir un exemplaire au Comité.

M. HEAPS: Nous devrions peut-être avoir ces renseignements quand nous tentons d'établir ces coûts.

M. O'Neill:

D. Le témoin dit: "Bref, la Partie V permet une disparité injuste, elle met à jour l'avilissement des tarifs et fait disparaître la concurrence dans le transport." Je me demande si le témoin nous éclairera un peu sur ce sujet et nous dira ce qu'il entend par disparité injuste?—R. A notre avis, il est possible, sous le régime de la Partie V, qu'un expéditeur signe, avec un voiturier, une convention qui ne s'appliquera pas à tout autre expéditeur pour la bonne raison qu'il existe des circonstances particulières dans le genre d'affaires du premier expéditeur et qui n'existent pas dans l'autre cas.

M. Bertrand:

D. Pouvez-vous nous donner un exemple?—R. Si vous avez un expéditeur dont les produits sont transportés à travers le pays,—prenons comme exemple une compagnie de conserves qui peut expédier de Montréal, Toronto ou Hamilton, jusqu'en Colombie-Anglaise. Elle obtient un certain tarif. Nous prétendons que ce tarif ne devrait pas s'appliquer à une compagnie de conserves de la Colombie-Anglaise qui n'expédie que dans les environs. C'est là un exemple.

D. Pourquoi ce tarif devrait-il s'appliquer à une compagnie qui n'expédie que dans les environs?—R. C'est ce qui se fait, je crois, sous le régime de la loi actuelle des chemins de fer.

D. Les circonstances varient tellement. Il en coûte beaucoup plus pour expédier dans la Colombie-Anglaise que dans la section des Prairies.—R. J'imagine qu'il en est ainsi, pour une même distance,—non pour l'aller et le retour.

D. Même pour une distance égale, le transport coûte beaucoup plus dans les montagnes que sur la plaine.—R. Il se peut, oui.

M. O'Neill:

D. Avant qu'une taxe convenue soit mise en vigueur elle doit recevoir l'approbation de la Commission des transports et, dès qu'elle est approuvée ou mise en vigueur, tout autre expéditeur peut s'en prévaloir.—R. Je ne crois pas que vous trouviez cela dans le projet de loi, que tout autre expéditeur puisse se prévaloir de cette taxe convenue.

D. C'est ainsi que je le comprends.

L'hon. M. HOWE: Dans des circonstances semblables.

M. O'Neill:

D. Oui, dans des circonstances semblables.—R. Les circonstances du marché doivent être exactement les mêmes. Je prétends que sous le régime des taxes convenues, la disparité injuste serait possible.

D. Aujourd'hui, les voituriers peuvent conclure une convention secrète avec l'expéditeur?—R. Ils le peuvent.

D. Et cela sans que le compétiteur soit mis au courant de la nature de cette convention?—R. C'est bien cela.

D. A votre avis, ceci est-il juste?—R. Du tout. Et je désire que cette pratique cesse.

M. PARENT: Elle disparaîtrait sous le régime des taxes convenues.

M. O'Neill:

D. Pouvez-vous suggérer quelque moyen de la faire disparaître?—R. Oui, j'ai fait une suggestion, c'est celle de retrancher toute la partie V qui traite de taxes convenues.

M. Young:

D. Cela éliminerait-il la disparité injuste qui existe aujourd'hui?—R. Si le reste du projet de loi était adopté tel qu'il est, la disparité injuste qui existe aujourd'hui serait éliminée.

D. Si je comprends bien, il n'existe actuellement aucune réglementation de l'état de choses dont on se plaint aujourd'hui—de cette même situation qui existait et existe encore?—R. Nous avons vu les résultats de la disparité injuste qui existe actuellement et nous supportons le projet de loi tel qu'il est, mais sans la partie V.

D. Comment les voituriers seront-ils réglementés?—R. Je n'ai pas saisi votre question.

D. Je disais, comment les voituriers seront-ils réglementés? Ne peuvent-ils pas exercer maintenant toutes les disparités injustes qu'ils jugent opportunes?—R. Oui, ils le peuvent maintenant, mais sous l'empire du projet de loi ils ne le pourraient pas. L'intention de ce projet de loi, comme nous le comprenons, est de réglementer le mouvement des colis, non pas des marchandises en vrac. Dans chacune de ses clauses vous pouvez lire ces mots: "Ceci ne vise pas ou ceci ne comprend pas les marchandises en vrac." Les chemins de fer et nous-mêmes conduisons nos affaires d'après un horaire sur lequel l'expéditeur peut toujours compter et nous publions nos tarifs. Nous les publions depuis vingt-cinq ans, tout comme les chemins de fer. Ceux qui s'en plaignent sont ceux qui désirent transporter des marchandises en vrac quand cela fait leur affaire; non pas ceux qui veulent avoir leur part légitime du transport régulier des marchandises, mais ceux qui veulent la part du lion. C'est là le reproche que nous leur adressons.

M. HUSHION: C'est un reproche très sévère, M. Enderby.

[M. R. R. Enderby.]

M. McKinnon (Kenora-Rainy River):

D. Votre compagnie n'exploite pas ce qu'on est convenu d'appeler des cabotiers?—R. Oui. Nous exploitons des cabotiers et des services de colis. Nous avons vingt-cinq navires en service.

D. Vos cabotiers voyagent-ils d'après un horaire?—R. Non. Nos cabotiers sont en concurrence avec tous les autres cabotiers des Grands Lacs.

D. Vous faites un service régulier entre les principaux ports?—R. Oui, vingt-cinq navires transportant les colis y sont employés.

D. En plus, vous faites un service régulier de cabotage?—R. Nous sommes en concurrence avec les autres cabotiers à service irrégulier; il s'agit ici du transport de marchandises en vrac.

Le PRÉSIDENT: Désirez-vous poser d'autres questions?

M. McIvor:

D. Avez-vous constaté que votre compagnie de navigation a réalisé des bénéfices ces dernières années?—R. Non, monsieur. Les compagnies de navigation n'ont pas réalisé de bénéfices; et je crois que nous sommes dans la même malheureuse situation que toutes les autres compagnies de navigation sur les Grands Lacs depuis les derniers sept ou huit ans, par suite surtout de l'absence de récolte et de réglementation de la concurrence.

M. Bertrand:

D. Comment pourrait-on réglementer la concurrence?—R. Le présent bill réglementera la concurrence. Il est un point que je désire signaler au Comité relativement à une affirmation formulée dans un des mémoires ou par un des témoins, à l'effet que s'il était interdit aux navires d'aventure de transporter certaines marchandises, le tarif sur le grain augmenterait nécessairement. Messieurs, cette affirmation n'est nullement fondée.

D. Pourquoi?—R. Parce que le mouvement est un commerce concurrentiel international régi par le marché des grains et la demande. Il n'y a pas de rapport entre le mouvement des autres marchandises en vrac et le grain.

M. McIvor:

D. La réglementation des tarifs vous serait favorable?—R. Pardon?

D. La réglementation des tarifs vous serait favorable?—R. Pas absolument. Ce serait dans l'intérêt des sociétés commerciales du pays plus que du nôtre, car elles sauraient d'avance ce que seraient leurs tarifs de transport; elles pourraient négocier des affaires à l'avance sachant définitivement ce que seraient leurs tarifs, chose très importante, à notre avis, pour le commerce du pays.

M. Howden:

D. Ainsi, votre mémoire, monsieur Enderby, n'est pas parfaitement d'accord avec celui de M. Campbell?—R. Il en diffère beaucoup.

M. McKinnon (Kenora-Rainy River):

Q. Quand vous dites que le commerce du grain est d'un caractère concurrentiel international, vous voulez dire que les tarifs sont fixés sur une base concurrentielle internationale?—R. Bien, les tarifs de transport sur les lacs et sur l'océan réunis doivent être assez bas pour permettre la concurrence avec le grain venant des autres parties du monde.

D. Cela s'applique-t-il aux produits du grain aussi, comme la farine?—R. Je ne suis pas assez renseigné sur cet aspect du commerce pour répondre à cette question.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs?

Merci beaucoup, monsieur Enderby. Cela termine notre liste pour ce matin. Si d'autres sociétés de navigation veulent se faire entendre, nous pourrons les aviser plus tard. Le Comité se réunira de nouveau le mardi 10 mai, à 10 h. 30. Vingt et une compagnies d'aviation ont été avisées de cette réunion. Messieurs le Comité s'ajourne à mardi à 10 h. 30.

A midi et demi, le Comité s'ajourne au mardi 10 mai, à 10 h. 30 du matin.

SESSION DE 1938

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES

PROCÈS-VERBAL ET TÉMOIGNAGES

concernant

LE BILL N° 31—LOI DES TRANSPORTS, 1938

Fascicule n° 4

SÉANCE DU MARDI 10 MAI 1938

TÉMOINS

M. W. E. Campbell, chef du service du trafic, Commission des chemins de fer.

L'hon. M. Guthrie, commissaire en chef, Commission des chemins de fer.

M. A. W. Neill, député.

M. Thomas Reid, député.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

PROCÈS-VERBAL

MARDI 10 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 h. 30 du matin sous la présidence de M. Vien.

Membres présents: MM. Barber, Bertrand (*Laurier*), Brown, Damude, Duffus, Dupuis, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, Fiset (sir Eugène), Gladstone, Hanson, Heaps, Howden, Isnor, Johnston (*Bow-River*), Lockhart, MacKinnon (*Edmonton-Ouest*), MacNicol, McCallum, McCulloch, McIvor, MacKinnon (*Kenora-Rainy River*), Maybank, Mutch, Parent (*Terrebonne*), Pelletier, Ross (*Moose Jaw*), St-Père, Stevens, Stewart, Vien Young.

Sont aussi présents: L'honorable M. Howe, ministre des Transports; l'honorable M. Guthrie, commissaire en chef, Commission des chemins de fer; M. W. E. Campbell, fonctionnaire en charge du trafic, Commission des chemins de fer; M. W. J. Matthews, division des lois, ministère des Transports; Mme Black, député.

Mise à l'étude du bill n° 31, Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs.

M. Walker, qui a comparu comme témoin le 5 mai, soumet des corrections au témoignage qu'il a rendu alors. (*Voir appendice au compte rendu de ce jour*).

Vingt et une compagnies d'aviation ont été avisées de la séance d'aujourd'hui, convoquée pour entendre les mémoires de ces compagnies. Plusieurs personnes étaient présentes pour représenter les intérêts de ces compagnies, mais aucun mémoire n'a été soumis et personne n'a répondu à l'invitation du président de faire une déclaration.

M. W. E. Campbell, chef du trafic, Commission des chemins de fer, est rappelé pour être questionné de nouveau. Il soumet les documents suivants:

(*a*) Copie d'une décision, en date du 3 janvier 1936, de la Commission des chemins de fer, concernant les tarifs sur le transport des pommes de terre des Provinces maritimes à l'Ontario;

(*b*) Copie d'une compilation des tarifs de concurrence publiés par les Chemins de fer Nationaux;

(*c*) Exemplaire d'une publication de l'Association canadienne du transport numéro 1985, *Consumers' Co-operative Refineries, Limited*, Regina, Sask., et autres, *Gasoline and Crude Petroleum Oil*, Calgary, Alta., à certains endroits de la Saskatchewan. Commission des chemins de fer du Canada. Ordonnance n° 55340. 20 décembre 1937.

M. Campbell se retire.

L'honorable M. Guthrie, commissaire en chef de la Commission des chemins de fer, est appelé. Il ne prévoit aucune difficulté au sujet de l'administration, pourvu que des experts en navigation et en aéronautique soient ajoutés au personnel actuel de la Commission.

L'honorable M. Guthrie se retire.

M. A. W. Neill, député, est appelé. Il se prononce contre les taxes convenues et prétend que le bill n° 31 devrait inclure le contrôle des itinéraires et des tarifs des navires de passagers faisant le service sur la côte de la Colombie-Britannique.

M. Neill se retire.

M. Thomas Reid, député, est appelé. Il donne lecture d'un mémoire favorisant l'établissement d'un nouveau comité d'appel; il prétend qu'une disparité injuste sera établie contre les compagnies de transport qui s'organiseront à l'avenir; il s'oppose de plus à l'adoption des taxes convenues.

On questionne M. Reid, puis il se retire.

Le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 12 mai, à 10 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,

JOHN T. DUN.

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, SALLE 277,

MARDI 10 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10.30 h. du matin, sous la présidence de M. Thomas Vien.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. Nous avons quorum. L'ordre du jour contient la mention du capitaine Foote, de la *Foote Transit Company*, et de M. Campbell, associé du capitaine Foote. Ces messieurs ont demandé le privilège d'être entendus de nouveau relativement à l'audition qui a eu lieu sur la navigation. Nous avons reçu un télégramme du capitaine Foote, ainsi conçu:

> Un de nos navires ayant subi un désastre, j'ai reçu un appel pressant de me rendre à Chicago, et je regrette de ne pouvoir comparaître devant le Comité tel que convenu pour mardi matin, mais j'aimerais le faire un peu plus tard, à une date qui conviendrait de part et d'autre, si nous pouvons en déterminer une.

Ainsi, nous laissons ce télégramme sur le bureau, pour le moment. Nous verrons comment nos séances se développent et nous tâcherons d'arranger les choses pour que nous puissions donner au capitaine Foote la chance d'être entendu plus tard.

J'ai aussi reçu une lettre de la Chambre de commerce de Calgary incluant copie d'une lettre à l'honorable ministre des Transports, en date du 5 mars 1938; voici:

> A une réunion du conseil de notre Chambre, tenue mercredi dernier, on a étudié le bill des transports, et sur le rapport et la recommandation du comité des transports, on a adopté unanimement la résolution suivante:
>
> > Que le conseil de la Chambre de commerce de Calgary approuve la recommandation du comité des transports, c'est-à-dire que si l'article du bill des transports concernant les taxes convenues permet aux chemins de fer de signer des contrats spéciaux avec un commerçant sans accorder les mêmes contrats à d'autres expéditeurs de la même catégorie de marchandises, nous nous inscrivons en faux contre un tel arrangement.
> >
> > Et que copie de la présente résolution soit transmise à l'honorable C. D. Howe, ministre des Transports à Ottawa, et aux députés de Calgary à la Chambre des Communes.

Nous reconnaissons les difficultés des chemins de fer, surtout par suite de la concurrence des grandes routes qui ne sont ni contrôlées ni réglementées par le gouvernement fédéral, et, dans le moment, les propriétaires de camions de l'Alberta sont libres de fixer les prix qu'ils veulent. En même temps, nous sommes d'avis que l'adoption d'un système de taxes convenues permettant aux chemins de fer de signer un contrat avec un expéditeur sans avertir immédiatement tous les expéditeurs de la même catégorie de marchandises et sans leur accorder les mêmes taux et arrangements par contrat, aboutit à un passe-droit qui ne devrait pas être permis.

Nous espérons que vous aurez la bonté de donner à notre avis une étude attentive.

Votre tout dévoué,

Le secrétaire,

J. H. HANNA.

Nous avons également reçu du Comité législatif conjoint des Fraternités de cheminots, par l'entremise, de leur secrétaire, M. Best, une lettre que voici:

> Pour confirmer notre conversation de jeudi dernier concernant les représentations faites au Comité des chemins de fer au nom du comité conjoint des fraternités de cheminots du Dominion, concernant le bill 31: Vous avez donné à entendre qu'il pourrait y avoir une occasion jeudi prochain. Mais nous préférerions comparaître plus tard, après les témoignages des voituriers de grandes routes, si cela vous convenait ainsi qu'au Comité.

Cette communication demeure aussi sur le bureau en vue d'un arrangement ultérieur.

Nous avons reçu une lettre de M. Walker demandant la permission de corriger certaines erreurs qui se sont glissées dans notre compte rendu des délibérations, imprimé au jour le jour. La lettre sera imprimée dans le procès-verbal du Comité et tous les membres auront l'avantage de prendre note des corrections. (Voir l'Appendice).

Nous avons envoyé des télégrammes pour inviter les compagnies de navigation aérienne du Canada à comparaître aujourd'hui et à faire les représentations qu'elles jugeraient opportunes. Y a-t-il quelqu'un pour représenter les compagnies d'aviation?

M. L. CLARE MOYER, C.R.: Monsieur le président, j'ai instruction de comparaître pour la *Skylines Express Limited*, de Toronto, dont le président est à New-York dans le moment. Il m'a simplement engagé à assister aux séances et à suivre les délibérations. Je crois que M. Lee Britnell, chef de la *Mackenzie Aircraft*, d'Edmonton, est aussi en ville et doit être ici ce matin.

Le PRÉSIDENT: Savez-vous s'il a un mémoire à présenter?

M. MOYER: J'en doute.

M. MACKINNON (Edmonton-Ouest): M. Britnell ne savait pas que cette enquête se poursuivait. Il s'est trouvé en ville et je l'ai invité ce matin.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il quelqu'un ici qui désire parler au Comité au nom des compagnies de transport aérien?

Mme M. L. BLACK: Monsieur le président, à la demande du président et du gérant général de la White Pass and Yukon Route, je suis ici simplement pour suivre les délibérations.

Le PRÉSIDENT: Y en a-t-il d'autres qui représentent les lignes aériennes?

M. ROSS: On m'a demandé de comparaître comme observateur pour la *United Aircraft* d'Edmonton.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres représentants?

M. RICHARDSON: A la dernière minute, on m'a demandé de suivre les délibérations pour la *British American Airways*.

M. YOUNG: Pour que le compte rendu soit clair, je me demande si nous ne devrions pas dire un peu plus que le simple nom: "M. Ross", "M. Richardson". Sont-ils d'Ottawa?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Ross, voulez-vous nous donner votre prénom et votre adresse?

M. Ross: Mon nom est J. M. Ross, et mon adresse, Ottawa. Je suis ici à titre de rédacteur-gérant du "Canadian Aviation."

Le PRÉSIDENT: M. Richardson?

M. RICHARDSON: Harold B. Richardson.

Le PRÉSIDENT: Votre adresse?

M. RICHARDSON: Ottawa.

Le PRÉSIDENT: Et au nom de qui comparaissez-vous?

M. RICHARDSON: De la *British American Airways.*

M. BIRCHALL: Monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Quel est votre premier nom?

M. BIRCHALL: William, W. P. Je ne suis qu'un observateur pour les *Commercial Air Transport Operators.*

Le PRÉSIDENT: Et votre adresse, monsieur Birchall?

M. BIRCHALL: Ottawa.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autre personne comparaissant ici au nom des compagnies de transport aérien? On voit qu'elles n'ont pas l'esprit aux affaires du Comité mais bien aux affaires de l'air. Par conséquent, les gens intéressés aux aéronefs n'ont pas de mémoire à présenter. Alors, nous passerons à autre chose.

Lors de la dernière séance du Comité, M. Stevens a demandé, je crois, certains renseignements que M. Campbell devait préparer. M. Campbell est ici avec les renseignements désirés et je vais l'appeler.

(W. E. CAMPBELL est appelé.)

Le TÉMOIN: La question de M. Stevens, telle que je l'ai comprise, portait sur la manière d'administrer la Loi des chemins de fer dans le cas de deux lieux d'origine situés à égale distance d'un même lieu de destination dont l'un offre une concurrence par camion, par eau ou quelque...

L'hon. M. Stevens:

D. Je me suis efforcé d'établir clairement que je ne discute pas du tout la question de la concurrence par eau.—R. De la concurrence d'une nature quelconque.

D. Non.—R. Prenez les camions.

D. Les camions, oui. Pour rétablir les faits, jusque-là la déclaration est exacte. Voici ce que j'ai demandé: il y a dans les dossiers de la Commission des chemins de fer des cas où des décisions ont été rendues relativement à l'établissement de tarifs concurrentiels lorsque la concurrence venait des camions. J'ai dit: très bien. Je désirerais voir ces cas soumis au Comité pour que nous puissions les étudier. Voici ce qui m'intéresse. Je pensais avoir dit clairement l'autre jour que je connaissais bien l'ancien principe de la concurrence par eau; c'est là un principe ancien qui a été réglé depuis que la Commission des chemins de fer existe. Je n'avais aucun souci à ce sujet. Je m'inquiétais seulement de la concurrence des camions qui, après tout, est au fond de toute cette affaire.—R. Les dispositions de la Loi des chemins de fer traitent de la concurrence et le principe contrôlant la concurrence par camions serait exactement le même que pour le transport par eau. Puis, nous n'avons pas un grand nombre de cas où la Commission a rendu une décision concernant spécifiquement la concurrence des camions. Il y eut un cas où le tarif établi était pour transport par eau et par camion. Il y avait un cas où des hommes d'affaires des provinces Maritimes ont allégué que sous le régime des dispositions de la loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ils avaient perdu les avantages de certaines dispositions de la loi à cause de l'établissement de tarifs concurrentiels par les chemins de fer en Ontario afin de faire face à la concurrence des camions. Il y a une décision de la Commission sur ce point. Mais si un tarif spécifique

par camion eût été devant la Commission, le principe serait exactement le même que dans le cas que j'ai présenté.

D. Monsieur le président, puis-je poser cette question: Avez-vous en ce moment ce cas particulier dont vous parlez, monsieur Campbell? Avez-vous la décision rendue relativement à ce cas?—R. Lequel?

D. Celui que vous avez mentionné au sujet duquel la décision rendue était basée sur la concurrence des camions?—R. Dans les provinces Maritimes, oui. C'est plutôt un long jugement. On le trouve au volume 25, à la page 437, des jugements et ordonnances imprimés de la Commission.

D. Vous le déposez maintenant?—R. Oui.

Le président:

D. Voulez-vous nous donner le titre?—R. Le titre est comme suit: "Demande de la commission du transport du Board of Trade des provinces Maritimes pour une réduction des taux sur les pommes de terre de 3c. par boisseau ou de 5c. par cent livres, chargements complets, devant correspondre aux réductions effectuées en Ontario et dans Québec pour faire face à la concurrence des camions."

L'hon. M. Stevens:

D. Donc, avez-vous ce cas de réduction en Ontario à cause de la concurrence par camions mentionnée dans la décision en question?—R. Je ne comprends pas bien votre question.

D. Vous avez mentionné, monsieur Campbell, dans la décision citée, une décision rendue en Ontario basée sur la concurrence des camions. Maintenant, je vous demande, avez-vous la décision que vous mentionnez, la décision prise en Ontario?—R. Dans le cas en question, le tarif concurrentiel à établir par le chemin de fer était entre des endroits situés en Ontario pour faire face à la concurrence des camions entre ces points.

D. Oui, mais je vous parle de la décision.—R. Voilà la décision. La décision dépendait de la plainte logée par des intérêts des provinces Maritimes qui prétendaient avoir été lésés du fait de l'établissement de tarifs concurrentiels en Ontario.

D. Ou je manque d'intelligence ou il m'est impossible de m'exprimer clairement. Je comprends que la décision qui a été déposée sur le bureau est une décision touchant les provinces Maritimes et la demande formulée par un organisme des provinces Maritimes; est-ce bien cela?—R. Une plainte contre les taux établis en Ontario pour faire face à la concurrence des camions.

D. Exactement. Je vous demande si vous voulez bien déposer sur le bureau la décision rendue en Ontario et dont il a été question?—R. C'est tout compris dans la même cause et tout est déposé ici sur le bureau.

D. Voilà autant de gagné. Je vais en faire la lecture. Dois-je comprendre, monsieur Campbell, que la commission a rendu des décisions à la suite de demandes spécifiques pour un tarif concurrentiel de la part des chemins de fer atteints par la concurrence des camions?—R. Les chemins de fer n'ont pas besoin de formuler de demande avant d'établir un tarif de concurrence.

D. Il leur incombe de faire approuver leurs tarifs, ou leurs nouveaux tarifs? —R. Non; le seul tarif qu'ils doivent faire approuver, d'après la Loi des chemins de fer, est le tarif régulier. Les tarifs spéciaux ou les tarifs de concurrence sont simplement déposés, donnant l'avis requis en vue de l'augmentation ou de la réduction des taux, selon le cas.

M. Pelletier:

D. Monsieur Campbell, je crois que nous sommes aux antipodes. Ces tarifs concurrentiels qui seraient établis par le chemin de fer sont déposés à la commission en vertu de certains articles de la Loi des chemins de fer?—R. Oui.

D. Et s'ils ne sont pas récusés soit par la commission, soit par quelque personne comparaissant devant la commission, alors ces tarifs demeurent fixés pour le moment.—R. Oui. Ils viennent en vigueur à la date désignée.

D. Seriez-vous assez bon de déposer quelques illustrations de ces tarifs basés uniquement sur la concurrence des camions?—R. Je vais déposer le tarif émis par les Chemins de fer Nationaux du Canada qui contient des milliers de taux. Le titre dit: "Les taux contenus dans le présent tarif sont concurrentiels et sont publiés dans le but de faire face à la concurrence par véhicule moteur et/ou par eau."

D. Je suis très obstiné, et je crains...

M. YOUNG: Pour rendre la situation parfaitement claire...

L'hon. M. HOWE: M. Jefferson est présent, il pourrait peut-être vous seconder.

L'hon. M. STEVENS: Peut-être ai-je besoin d'aide.

M. Young:

D. Quant au tarif sur l'huile crue à transporter de Calgary à Régina, si tout ce que les chemins de fer ont à adopter est un tarif spécial, pourquoi la Commission des chemins de fer a-t-elle eu à enquêter à ce sujet?—R. Il serait peut-être à propos, en l'occurrence, de déposer aussi sur la table cette décision, vu la discussion qui s'est engagée. Ce qui est arrivé, Monsieur Young, c'est que les chemins de fer se sont rencontrés avec les compagnies *British-American* et *Imperial Oil*, il y a eu production de données tendant à montrer clairement que si l'on n'adoptait pas des tarifs très bas entre Galgary et Moose Jaw et Régina, les compagnies se proposaient d'installer une conduite. On avait fait des levés et des calculs approximatifs. Pour toutes ces raisons les chemins de fer ont établi un tarif de 19c. de Calgary à Régina. De Calgary à Moose Jaw, le tarif fut établi, je crois, à 18½ c.; on stipula que ces tarifs ne vaudraient que pour 25 wagons on plus expédiés en une seule fois par un seul expéditeur. Il s'ensuivit des récriminations auprès de la commission de la part de quelques raffineries moins importantes, surtout à Régina, qui alléguèrent disparité injuste parce qu'elles n'expédiaient qu'une couple de wagons à la fois et que le tarif qu'on leur imposait était beaucoup plus élévé. Or la décision de la commission en cette affaire (je vais la déposer au dossier) fut que la stipulation exigeant un nombre de 25 wagons à la fois fut enlevée et que le tarif devait valoir pour des expéditions d'un ou plusieurs wagons. La réclamation comportait autre chose encore. Je crois avoir répondu à votre question.

D. Merci beaucoup d'avoir versé ces données au dossier. C'est exactement ainsi que je comprenais la situation. Je me rends maintenant pleinement compte que je m'adresse à mauvaise enseigne en parlant devant ce Comité, mais je croyais devoir me faire entendre de la Commission des chemins de fer car la question de la concurrence est envisagée dans ce bill. L'affaire des conduites montre bien à quelles absurdités on arrive parfois à propos de ces tarifs de transport des denrées. Entre Calgary et Régina fonctionnent deux chemins de fer, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien. Cependant le National-Canadien doit passer par Saskatoon où se trouve une petite raffinerie dont on n'a nullement tenu compte dans cette décision.

L'hon. M. GUTHRIE: Oui.

M. YOUNG: Le National-Canadien transporte de l'huile crue de Calgary à Régina par Saskatoon, soit une distance de 560 milles. Or la distance de Calgary à Saskatoon est de 400 milles à quoi il faut ajouter un parcours supplémentaire de 160 milles, soit 560 milles en tout. Le tarif y est de 19c., mais si le transport de cette huile crue se fait de Calgary à Saskatoon où se trouve une petite raffinerie, cette dernière se voit forcée d'acquitter un tarif établi sur le pied de 24c. les 100 livres.

Le PRÉSIDENT: Saskatoon possède-t-elle les mêmes conditions de concurrence que Régina?

M. YOUNG: Certainement. Tout de même, la déclaration de M. Campbell est justement celle que je voulais voir au dossier. Cette décision fut rendue à la suite d'une réclamation de la part d'une petite raffinerie de Régina...

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il concurrence en volume d'affaires?

M. YOUNG: Oui, en volume; et pour satisfaire à la réclamation de la petite raffinerie de Régina, le tarif vaut maintenant pour une expédition d'un unique wagon, toutefois cette mesure ne vaut pas pour Saskatoon. Mais je ne veux pas discuter le côté concurrence pour l'instant. La petite raffinerie de Saskatoon doit acquitter un tarif de 24c.

Le PRÉSIDENT: Quand vous dites "concurrence", parlez-vous de concurrence de transport ou de raffinage?

M. YOUNG: Je ne soulève pas la question de la concurrence devant ce Comité car je constate que je m'adresse à mauvaise enseigne. En fait, le National-Canadien lutte contre le Pacifique-Canadien pour obtenir le transport à Régina et touche 5c. de moins pour le transport d'huile crue à Régina et à 160 milles plus loin. Pour livrer l'huile crue à Régina il lui faut la transporter par la ville de Saskatoon. Si je pouvais disposer d'une heure de votre temps je pourrais discuter les tarifs de concurrence et la concurrence elle-même, mais je ne le ferai pas ici.

Le PRÉSIDENT: Constatez-vous que la Commission des chemins de fer n'a pas juridiction pour obliger la compagnie de chemin de fer à publier ses tarifs concurrentiels?

M. YOUNG: Si vous étiez la Commission des chemins de fer j'entreprendrais de discuter la question avec vous, mais vous ne l'êtes pas et pour cette raison je ne veux pas aborder cette question devant ce Comité. Je soulève cet à-propos devant ce Comité afin que nous ne permettions pas au même état de choses de se renouveler après l'adoption du bill. Je constate que nous ne discutons pas conduite ou transport par eau mais concurrence du transport par camions, et je vois d'avance à quel endroit la même situation pourra se produire si nous ne savons pas parfaitement où nous allons avec ce bill.

Le PRÉSIDENT: Le ministre des Transports a déclaré ne pas vouloir que ce bill modifie les principes fondamentaux de la Loi des chemins de fer; et pour rendre plus intelligible notre travail je désirerais faire établir que les chemins de fer sont autorisés, sans qu'on puisse les y obliger, à publier leurs tarifs compétitifs. Puis, ces tarifs compétitifs une fois établis par les chemins de fer, il sera possible de les critiquer, comme ce fut le cas à Régina quand la petite raffinerie critiqua le tarif en matière de volume et que la commission fit modifier ce tarif sur le champ afin de protéger le petit producteur de Régina. Mais la Commission des chemins de fer ne peut forcer les compagnies de chemins de fer à appliquer leurs tarifs concurrentiels aux régions non concurrentielles.

M. YOUNG: Monsieur le président, je crois savoir que la Loi des chemins de fer contient une clause à l'effet que si on le désire et si on le juge à propos, cette clause puisse s'appliquer au moins dans une certaine mesure; et c'est dans cette mesure, à mon avis, qu'elle a le pouvoir d'ordonner ce que je lui suggère d'ordonner.

Le PRÉSIDENT: Il est impossible de faire que cette clause s'applique dans une certaine mesure, comme ce fut le cas pour Régina, quand il s'agit de volume mais non de tarif même. Si vous pouvez montrer qu'il y a eu concurrence entre les voituriers à Saskatoon, il pourra peut-être alors être question de porter la chose devant le conseil d'administration du chemin de fer mais non devant la Commission des chemins de fer.

[M. W. E. Campbell.]

M. HEAPS: Monsieur le président, n'avons-nous pas un témoin sur la sellette?

Le PRÉSIDENT: En effet, voulez-vous poursuivre, monsieur Stevens?

L'hon. M. Stevens:

D. Monsieur Campbell, pouvez-vous tirer de cette montagne de tarifs détaillés un exemple illustrant ce que j'ai soumis à notre dernière séance et n'ayant trait qu'à la concurrence des camions?—R. Vous me demandez si je puis ouvrir le tarif tout de suite et y découvrir un tarif sur le transport d'une denrée entre deux endroits, et vous montrer si pour le transport de la même denrée, à partir d'un autre endroit non indiqué ici...

D. A une même distance.—R. ...où il y a absence de concurrence, les chemins de fer n'imposent pas un tarif moins élevé?

D. Du chef de la concurrence des camions?—R. A cause de la concurrence des camions?

D. Et non pour celle du transport par eau.—R. Je ne puis vous fournir ce renseignement en consultant le tarif car le seul dossier déposé devant la commission est le tarif. Quant aux circonstances qui gouvernent ces tarifs et sur la question de savoir s'il existe un autre endroit où l'on expédie la même marchandise et pour laquelle on n'a pas établi de réduction correspondante,—les chemins de fer peuvent vous répondre mais pas moi, monsieur. L'unique occasion où nous puissions connaître toutes les circonstances qui gouvernent l'établissement d'un tarif de cette nature serait celle où l'on ferait enquête ou porterait plainte à ce sujet.

D. Serait-il exact de dire qu'à votre connaissance le cas ne s'est pas présenté devant la Commission des chemins de fer?—R. Rien de tel ne s'est présenté devant la Commission.

D. Et on n'a pris aucune décision là-dessus?—R. La seule décision récente fut prise lors d'une expédition de charbon par eau à Port Stanley, et de là par camion à Saint-Thomas et London.

D. C'est le cas à propos de la concurrence par eau?—R. Par eau et par camion.

D. Ce n'est pas ce qui m'intéresse. Au sujet du cas dont vous venez de parler à propos des provinces Maritimes, la plainte était à l'effet qu'en Ontario les taux y étaient plus bas que là-bas et on demandait le même taux pour ces provinces. La décision fut-elle dans ce sens?—R. Non, monsieur. Naturellement, les taux sont plus bas en Ontario, les parcours y étant moins longs; mais on est allé plus loin et on a adopté des taux afin de faire face à la concurrence des camions.

D. Vous ne cessez de nous en parler, mais je vous demande de nous en donner un exemple.—R. On voit dans le jugement rendu dans le cas ci-dessus, que, dans une certaine année, on a transporté, disons, 25,000 tonnes de pommes de terre entièrement par rail, et qu'au bout de deux ou trois ans cette quantité s'était réduite à deux ou trois mille tonnes. On avait adopté des taux de concurrence afin de tenter de reprendre le transport des pommes de terre.

D. Ces taux étaient d'application générale; non pas entre certains endroits?—R. Je crois qu'ils l'étaient jusqu'à une distance de 150 à 200 milles.

M. PELLETIER: Peut-être pourrais-je éclaircir cette question pour M. Campbell.

M. Pelletier:

D. Prenons par exemple deux endroits—entre lesquels les chemins de fer transportent du bétail, supposons, sur une distance de cinquante ou soixante milles, d'un endroit rural à une ville; ils ont un tarif régissant ces taux. Supposons que les camions fassent sentir leur concurrence entre ces deux endroits, immédiatement la compagnie de chemin de fer adoptera un tarif de concurrence accordant

en fait des taux plus bas sur le bétail afin de soutenir la concurrence des camions. Nous pourrions peut-être arriver ainsi où nous tendons: si vous nous soumettiez ou si vous pouviez nous soumettre l'ancien tarif ayant précédé l'établissement des taux de concurrence, de même que le tarif indiquant les nouveaux taux de concurrence basés sur le fait de l'entrée en concurrence des camions avec les chemins de fer et l'établissement de nouveaux taux par leurs exploitants,—si nous pouvions avoir quelques exemples de ces taux, nous pourrions découvrir ensuite les motifs de leur établissement. Je crois qu'il faut surtout comparer les taux tels qu'ils étaient avant la concurrence des camions et lors de leur publication ultérieure, à cause de cette concurrence?—R. Si mes navires transportent des produits à un endroit pour lequel vous voudriez que j'établisse une comparaison telle que ci-dessus, je vous fournirai avec plaisir ce que vous demandez.

D. Je pense à un exemple. Je crois qu'entre Westlock en Alberta et Edmonton on transporte diverses marchandises; Edmonton est le point de rayonnement et Westlock y expédie du bétail et des produits divers. Antérieurement à l'implantation de la concurrence des camions certains taux ferroviaires s'appliquaient, certains tarifs entre Westlock et Edmonton. Depuis l'amélioration des routes est l'essor pris par le transport par camions, la *Northern Alberta Railway Company* a établi ce qu'elle désignait comme taux de concurrence, afin de soutenir la concurrence des camions entre Westlock et Edmonton. Je vous demande si vous pourriez nous communiquer le tarif précédent—qui s'appliquait entre Westlock et Edmonton, sur le bétail, par exemple, avant l'établissement des taux de transport de concurrence. Ce serait un aspect de la question. Il nous faudrait aussi les chiffres relatifs aux taux de transport tels qu'établis du fait d'un tarif de concurrence publié ultérieurement par le *Northern Alberta Railway*, lorsque le transport par camions commença à concurrencer celui par chemins de fer. Si nous avions tous ces chiffres nous pourrions fournir à M. Stevens les renseignements qu'il demande. Nous pourrions demander pourquoi il a fallu établir un tarif de concurrence et puis nous assurer de ce fait?—R. Il vous faudrait demander aux chemins de fer pourquoi ils l'ont établi. Vous devriez vous adresser à ceux-ci pour savoir les chiffres des taux.

D. Il nous faudrait des chiffres relatifs au tarif précédent?—R. Je puis vous les fournir.

D. Ainsi que sur celui qui s'appliquait auparavant, j'entends le tarif de concurrence en vue de faire face à la concurrence entre Westlock et Edmonton. J'ai employé ces deux endroits parce que j'y pensais.

M. Heaps:

D. Il y a un point sur lequel je voudrais revenir; je veux traiter encore des taux dans les provinces Maritimes qu'on a cités il y a quelques instants. Les taux de transport dans ces provinces sur les pommes de terre ont-ils été abaissés par suite de la concurrence des camions là-bas ou de cette concurrence en Ontario?—R. Ils le furent par suite des plaintes contre la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, laquelle, comme vous le savez, a établi certaines réductions de taux dans ces provinces, et de celles-ci à l'Ouest. L'article 8 de cette loi déclarait en substance qu'un tarif ne devrait pas être établi en dehors de ce que la loi désignait comme un territoire choisi, ce qui détruirait l'avantage que ces provinces auraient obtenu d'après la loi ci-haut. On a allégué que l'établissement de taux de concurrence en Ontario avait contrevenu aux dispositions de l'article 8 de la loi.

D. Les expéditeurs des provinces Maritimes durent-ils réellement subir la concurrence des camions dans leurs propres frontières?—R. Les taux qui ont donné lieu aux plaintes étaient ceux s'appliquant de ces provinces à l'Ontario, non pas ceux qui s'appliquaient à l'intérieur de ces provinces.

[M. W. E. Campbell.]

D. Etes-vous en mesure de nous informer si les expéditeurs de ces provinces y souffrent de la concurrence des camions entre leurs frontières?—R. Je sais que la concurrence y existe. Je ne crois pas qu'elle y soit aussi forte qu'en Ontario.

D. Les plaintes des expéditeurs de ces provinces étaient basées sur la disparité de taux qu'ils subissent en Ontario?—R. Ils soutenaient qu'ils devaient obtenir une réduction correspondante, de ces provinces à l'Ontario, à celle effectuée en Ontario.

D. Vous ignorez si la concurrence des camions existe ou non dans les provinces Maritimes?—R. Il n'y en a pas, par exemple, d'un endroit où l'on cultive les pommes de terre dans ces provinces, jusqu'à Toronto; les camions ne transportent pas de pommes de terre sur ce parcours. Cette concurrence se fait sentir localement à l'intérieur de ces provinces.

D. Celle-ci n'a pas fait naître la demande d'abaissement des taux?—R. Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Stevens, avez-vous fini?

L'hon. M. STEVENS: Non, pas encore.

Le PRÉSIDENT: On vous a interrompu, continuez.

L'hon. M. Stevens:

D. Voici où je veux en venir, monsieur Campbell. Je déteste discourir au cours d'un interrogatoire, mais je crains d'être obligé de vous donner des explications. Le bill à l'étude pourvoit à une taxe convenue. C'est son essence même et on y a quelque objection. J'ai compris que vous aviez dit l'autre jour qu'en vertu des dispositions de la Loi des chemins de fer telle qu'on l'a appliquée depuis très longtemps, les administrateurs d'une compagnie ferroviaire pouvaient demander ou déposer des taux de concurrence. Ceux-ci pouvaient être basés sur la concurrence du transport par eau, ou autres facteurs, ou sur la concurrence des camions. J'insiste maintenant sur celle-ci parce que c'est elle surtout qui a fait surgir la question des taux de concurrence. J'ai posé une question dont le but était de déterminer s'il n'y aurait pas disparité de traitement d'après le nouveau bill que la loi actuelle ne causerait pas. Ma question était: étant donné deux endroits d'expédition, A et B, à égale distance d'un troisième endroit de réception, C; il y a à ces deux endroits d'expédition deux fabriques de même nature ou de même production. A l'un de ces points nous dirons que les camions font concurrence. La question qui se pose maintenant, c'est de savoir si, en vertu de la nouvelle loi, les chemins de fer pourraient demander l'approbation d'un tarif convenu en vertu d'un contrat, pour le transport, disons, de B à C, à cause de la concurrence qu'y font les camions, ce tarif ne s'appliquant pas sur le parcours de A à C...—R. Parce qu'il n'y a pas de concurrence de la part des camions.

D. Parce qu'il n'y a pas de concurrence de la part des camions.—R. Je vous répondrais que oui.

D. La seconde question était ainsi conçue: en vertu de la présente loi, les chemins de fer peuvent-ils obtenir un tel tarif de concurrence qui ne s'appliquerait pas à l'autre point?—R. Oui, monsieur.

D. Maintenant, je vous demande simplement ceci: vous affirmez cela et j'ai demandé la citation d'exemples concrets, et, jusqu'à présent, nous n'avons rien eu.—R. Je ne comprends pas pourquoi vous me confinez à la concurrence par camions, parce que la concurrence peut tout aussi bien être le fait du transport par eau, ou bien des deux ensemble. Ici, je puis vous citer un cas de transport par eau, mais vous ne voulez pas que j'en parle...

D. Sans doute, puisque le principe est admis.—R. Ce cas fournirait la réponse à votre question.

D. Non. Je persiste à demander des exemples de la concurrence des camions à cause de la nature même du bill qui est basé sur l'impossibilité où l'on en est de

faire face à cette concurrence croissante des camions. Autrement dit, par ce projet de loi, nous voulons nous efforcer de remédier au désavantage que cause cette concurrence. Plusieurs de ceux qui s'opposent au bill prétendent que si pour obvier à cette difficulté évidente nous adoptons ce principe des taxes convenues, ce sera la cause d'une disparité entre différents industriels rivaux,—c'est injuste,—et nous continuons à discuter, à cette phase de l'interrogatoire, pour bien vider la question et nous assurer, si c'est possible, que la présente loi ne crée une telle disparité. J'ai compris, d'après votre réponse à l'exemple que je vous ai cité, que ces taxes convenues pourraient établir un ordre de choses où cette condition d'injustice se développerait par égard à deux expéditeurs, et, s'il en est ainsi, je prétends...

L'hon. M. HOWE: Je m'oppose au mot "injuste". Pourquoi est-ce injuste? Si c'est un tarif de concurrence, l'expéditeur, en fin de compte, bénéficiera du taux réduit.

L'hon. M. STEVENS: C'est injuste en ce sens qu'un des expéditeurs ne peut obtenir du chemin de fer une taxe convenue.

L'hon. M. HOWE: Il ne peut pas, non plus, l'obtenir des camionneurs.

L'hon. M. STEVENS: Si son concurrent obtient une taxe des chemins de fer, il a droit, lui aussi, de bénéficier de cette taxe.

L'hon. M. HOWE: Pourquoi? C'est un des principes de la loi que les chemins de fer, ou toutes autres entreprises soumises à la Loi des chemins de fer, ont le droit de faire face à la concurrence. Si la concurrence n'existe pas, il n'y a pas à y faire face.

M. YOUNG: C'est créer une disparité entre les collectivités.

L'hon. M. HOWE: Pourquoi? Si la concurrence des camions existe, la collectivité où cette concurrence s'exerce bénéficiera, de toute façon, du tarif réduit.

L'hon. M. Stevens:

D. Puis-je poser au témoin la question suivante? Sur cette page de tarifs,—ces tarifs de concurrence que vous avez déposés,—chacun de ces taux est accessible à tous les expéditeurs de ces différents points?—R. Oui, monsieur.

D. Tout expéditeur?—R. Oui, monsieur.

D. Ces tarifs ne sont pas confinés à celui qui a conclu une entente avec le chemin de fer?—R. Non, monsieur.

D. Sous le régime de la nouvelle loi, un tel tarif de concurrence,—si vous aimez l'expression,—ou taxe convenue, serait réservé à un seul expéditeur, n'est-ce pas?—R. Non, monsieur.

D. Je veux dire que cette taxe serait réservée à un seul expéditeur à moins que d'autres ne viennent demander d'en profiter?—R. Non, monsieur. On a dit plusieurs fois que tout expéditeur consentant à confier aux chemins de fer une proportion déterminée et convenue de ses expéditions bénéficierait du même tarif.

D. Tout expéditeur consentant à remplir les mêmes conditions d'expédition que celui qui a passé un contrat, aurait droit au même tarif?—R. Oui, monsieur.

D. Mais s'il lui était impossible de remplir ces conditions, ce tarif lui serait refusé?—R. Là-dessus je ne suis pas fixé. Ce qui arrive c'est qu'en vertu de ce tarif-ci, un expéditeur peut confier son transport au chemin de fer aujourd'hui et demain il peut le donner aux camions. En vertu d'une taxe convenue, c'est le chemin de fer qui l'aura.

D. Prenons le cas que vous avez cité de la concurrence par la canalisation. L'accord originaire exigeait vingt-cinq wagons, et il a fallu une ordonnance et une décision de la Commission pour faire bénéficier du même tarif l'expéditeur d'un seul wagon.—R. Cela pourrait s'expliquer, quoique ce soit assez long à exposer. La raison motivant cette exigence originaire de vingt-cinq wagons

c'est qu'aux Etats-Unis il existe des canalisations exploitées comme voituriers publics. Ces canalisations ne transportent le pétrole brut qu'à raison d'une quantité minimum, de six à huit mille barils habituellement, et les chemins de fer esseyaient de créer cette même situation de concurrence quant aux canalisations commerciales allant de Calgary à Régina si on expédiait par leur entremise du pétrole brut à cette raffinerie indépendante. Ceux qui se plaignaient auraient pu, en consacrant une certaine somme à l'installation de réservoirs d'entreposage et ainsi de suite, se conformer à cette exigence du tarif, mais la Commission n'a pas cru devoir leur imposer ce fardeau et c'est pour cela qu'elle a supprimer cette restriction de vingt-cinq wagons. En étudiant l'historique, on se demande si le pétrole brut n'aurait pas pu être transporté au moyen de cette canalisation si elle avait été complétée, et si le raffineur indépendant n'aurait pas pu le recevoir wagon-citerne par wagon-citerne, parce qu'il existe, aujourd'hui, une canalisation allant de la vallée de la Turner à Calgary et le raffineur peut se procurer son pétrole brut aux réservoirs, wagon-citerne par wagon-citerne. Il n'y a pas de raison pour que ce qu'on a pu faire aux puits de pétrole de la vallée de la Turner ait été imposisble à Régina.

M. Young:

D. Pourquoi un raffineur peut-il faire venir son pétrole de la vallée Turner à Calgary?—R. Parce qu'il peut s'adresser à l'*Imperial Oil* et cette dernière lui vend le pétrole de ses réservoirs un wagon-citerne à la fois.

D. Pourquoi cela?—R. Pourquoi cela?

D. Oui. Ne leur fallait-il pas faire de même avant d'obtenir la permission, en Alberta, de traverser les routes et autres choses semblables?—R. Je ne sais pas, monsieur.

M. Ross:

D. Au Canada les tarifs de transport des marchandises ne sont-ils pas établis sur les chargements complets de wagons et non sur les chargements complets de convois. N'y a-t-il pas un tarif réel sur les chargements complets de wagons?—R. Oui, il en existe, mais ils n'ont pas été établis sur ordonnance de la Commission. Il se produit du transport de minerai à courte distance, peut-être un certain nombre de wagons à la fois, ou bien des billes sont transportées sur l'île de Vancouver, huit ou dix wagons à la fois, afin de bénéficier du tarif spécial.

D. La Commission n'a-t-elle pas dit qu'un tarif peut être établi sur les chargements complets ou les chargements partiels de wagons.—R. C'est l'opinion à laquelle en est arrivée la Commission dans toutes les affaires en litige qui sont venues devant elle jusqu'à présent.

M. HOWDEN: Je ne veux pas entamer une discussion avec M. Stevens ou M. Young au sujet des cas hypothétiques dont ils ont entretenu le Comité, mais nous y avons déjà consacré beaucoup de temps et il serait très utile, je crois, que le Comité obtienne l'opinion de la Commission des chemins de fer pour faire définir clairement le principe en jeu. D'après le principe que pose M. Stevens j'imagine qu'il s'agit de savoir si un expéditeur doit être privé de l'avantage résultant de la situation géographique. Si la Commission des chemins de fer, ou toute autre commission, est censée équilibrer tous les avantages entre les expéditeurs de toutes catégories et en tous lieux, c'est le bon temps de le savoir. Conséquemment, tous les tarifs applicables à des parcours semblables dans des conditions correspondantes dans le Dominion devront être égaux. Si, d'un autre côté, un des deux individus qui expédient la même marchandise sur des parcours semblables par rail jouit de l'avantage géographique que lui procure la concurrence par eau ou par route, s'il doit être privé, d'une part, de cette concurrence géographique et si un autre individu qui ne jouit pas de ce tarif doit être placé sur un pied d'égalité, c'est le temps de le savoir. Nous devrions

savoir si cette Commission de chemins de fer a décidé d'accorder cet avantage. Dans le cas signalé par le docteur Young, je ne vois pas...

Le PRÉSIDENT: Puis-je signaler à votre attention que nous n'avons pas encore abordé l'étude du bill clause par clause, mais que nous avons invité divers intéressés à faire des exposés à ce Comité, et, à la demande de certains intéressés, il a été décidé d'obtenir des renseignements de la Commission des chemins de fer. A l'heure actuelle, nous ne préconisons ou ne proposons pas ceci ou cela; nous posons simplement des questions dans le but d'obtenir des renseignements.

M. HOWDEN: Bien, monsieur le président, j'accepte très gracieusement votre mise au point, merci, mais, je me propose bien...

Le PRÉSIDENT: Je ne vous rappelle pas à l'ordre. J'attire simplement votre attention sur ce point.

M. HOWDEN: Je tiens à dire que nous perdons beaucoup de temps sur ces deux questions et, apparemment, nous ne faisons aucun progrès. Si elles sont régulières, discutons-les; si ces questions sont irrégulières, passons à autre chose.

Le PRÉSIDENT: Désire-t-on poser d'autres questions à M. Campbell?

M. GLADSTONE: Monsieur le président, je crois que le système de vente des produits est un facteur qui entre en ligne de compte dans la distribution des fruits et légumes. Dans ce cas, les chemins de fer sont non seulement en butte aux frais de transport moins élévés exigés par le camionneur, mais ils doivent aussi faire face au problème que pose la distribution des fruits et des légumes du producteur au consommateur. Prenez le cas des pommes de terre produites dans les provinces Maritimes. Les pommes de terre provenant de ces provinces offertes sur le marché de Toronto seraient écoulées dans les conditions suivantes: elles seraient expédiées en chargements complets des provinces Maritimes, les frais de transport jusqu'à Toronto seraient acquittés, puis le grossiste verrait au déchargement et les pommes de terre seraient ensuite distribuées au consommateur par petits lots. La concurrence de ce chef viendrait du camionneur qui se rendrait auprès d'un producteur de pommes de terre à Erié ou à Hillsburg, ou se rendrait dans quelque district affecté à la culture des pommes de terre et tout probablement achèterait ce camion complet de pommes de terre et le vendrait tout probablement à quelque gros épiciers de Toronto au prix qui pourrait lui rapporter un profit. Il en est de même du bétail. Un camionneur se rend auprès du cultivateur convient de transporter son bétail aux parcs à bestiaux, et s'il ne peut revendre à un prix satisfaisant, et il arrive souvent que le parcours soit trop grand, il rapporte le bétail au cultivateur.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Gladstone, puis-je signaler à votre attention que la remarque que je viens de faire vaut aussi dans ce cas. Nous entendons M. Campbell. Je ne voudrais pas prendre sur moi de vous couper la parole et d'interrompre votre exposé qui est très intéressant, mais il conviendrait peut-être que nous entendions d'abord M. Campbell. Puis, il y a d'autres témoins qui veulent être entendus. M. Neill et M. Reid qui sont présents veulent parler au nom de certains intéressés.

M. GLADSTONE: J'en parle simplement à titre d'explication du cas des provinces Maritimes dont le comité a été saisi.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie. Désire-t-on poser d'autres questions à M. Campbell? Si non, nous allons formuler les remerciements du comité pour les renseignements que M. Campbell nous a fournis.

L'hon. M. HOWE: M. Guthrie voudrait faire un exposé général sur cette question.

Le PRÉSIDENT: Je vais inviter l'honorable M. Guthrie, commissaire en chef de la Commission des chemins de fer, à adresser la parole au Comité sur cette question.

(Le témoin se retire.)

[M. W. E. Campbell.]

L'hon. HUGH GUTHRIE, commissaire en chef de la Commission des chemins de fer, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, le ministre des Transports a demandé à la Commission si elle serait disposée à exprimer une opinion quant à la compétence de la Commission telle qu'actuellement constituée à appliquer la loi. Mes collègues et moi avons étudié très soigneusement toutes les dispositions de la nouvelle loi, et nous n'anticipons pas de difficultés quant à son application, pourvu que nous soyons dotés d'un personnel additionnel possédant de l'expérience en matière de transport par eau et par terre. Ce personnel nous manque actuellement. A l'heure actuelle, la juridiction de la Commission est limitée aux chemins de fer directement,—le téléphone, le télégraphe, les messageries et les affaires de cette nature qui tiennent au régime des chemins de fer. Mais la loi ne comporte rien qui modifie les principes qui ont guidé le fonctionnement de la Commission pendant les trente-cinq dernières années, à l'exception de la clause 35, la clause qui s'applique à ce que l'on appelle les "taxes convenues".

Les tarifs de transport sont nécessairement compliqués, mais je simplifie la question en disant que tous les tarifs, les tarifs réguliers, doivent être soumis à l'approbation de la Commission. Le chemin de fer soumet un tarif, et si la Commission estime que ce tarif est convenable elle l'approuve. Un avis est distribué par tout le pays à toute station maintenue par le chemin de fer. Cela constitue le tarif normal régulier. La loi permet aux chemins de fer d'établir des tarifs inférieurs mais non supérieurs. Ils peuvent déposer des tarifs spéciaux qui réduisent les tarifs normaux. Ils n'ont pas besoin de l'approbation de la Commission quant à des réductions de cette nature ou quant à des tarifs spéciaux. Puis, quand ils sont en butte à la concurrence,—il n'est pas question du caractère de la concurrence,—toute concurrence, ils peuvent déposer des tarifs concurrentiels sans l'assentiment de la Commission.

M. Hanson:

D. Ne seraient-ils pas même tenus de les soumettre à la Commission?—R. Non, ils déposent tout simplement les tarifs. Puis, de temps à autre, ils peuvent juger à propos de déposer des tarifs spéciaux nouveaux. S'il est déposé un tarif spécial nouveau qui augmente l'ancien taux de tarif spécial, il n'entre pas en vigueur avant un délai de trente jours, jusqu'à ce que le public en ait été avisé, et il se peut que le public proteste. Si le tarif spécial diminue l'ancien tarif spécial, il entre en vigueur automatiquement dans trois jours. Les tarifs concurrentiels peuvent entrer en vigueur virtuellement en tout temps. Si les chemins de fer veulent qu'un tarif concurrentiel soit appliqué immédiatement, ils doivent alors obtenir l'approbation formelle de la Commission. La concurrence à laquelle les chemins de fer étaient en butte dans les premières années était une concurrence fondée sur le transport par eau. Mais la Loi des chemins de fer ne mentionne nulle catégorie de concurrence spéciale. Le mot "concurrence" est le seul mot employé. Aujourd'hui, nous avons la concurrence par camion et nous avons la concurrence par air, ou nous l'aurons dans un avenir rapproché,—nous l'avons dans une certaine mesure maintenant. Ainsi, il existe maintenant deux nouvelles sortes de concurrence dont les chemins de fer doivent s'occuper. Dans le passé, quand surgissait une concurrence par eau, les chemins de fer y faisaient face en déposant des tarifs concurrentiels spéciaux couvrant les parcours sujets à la concurrence et non les autres. Le cas mentionné par M. Campbell sert bien d'exemple. Dans le bas du fleuve Saint-Laurent, à un endroit sur le fleuve, il existe une industrie du bois qui expédie par eau à Québec et à Montréal. Un ou deux milles plus loin, mais ne donnant pas sur le fleuve, il y a une autre industrie du bois qui ne subit pas cette concurrence par eau. Le chemin de fer applique le tarif concurrentiel à la scierie située sur le Saint-Laurent. Autrement, il n'aurait

aucune part de leur clientèle, à moins qu'il ne puisse faire face à la concurrence du transport par eau. Cela ne gêne ni n'embarrasse l'autre homme, qui est à l'intérieur. Il n'a jamais subi de concurrence. Il a toujours payé le taux spécial ou normal des chemins de fer. De sorte que les chemins de fer ne mettent ces tarifs en vigueur qu'aux points de concurrence.

Dans le bill actuel, le seul changement en ce qui concerne le classement du fret ou l'établissement de taux de fret se produirait dans la clause 35. C'est une procédure nouvelle en ce pays. En Angleterre, elle est en vigueur depuis quatre ou cinq ans; d'après les renseignements reçus par la Commission, elle donne grande satisfaction. Il y a là matière à commentaire. Je lisais l'autre jour une décision récente de la commission anglaise qui correspond à notre Commission des chemins de fer; le président dit que presque toutes les demandes faites à cette commission pour obtenir des taxes convenues viennent, non des chemins de fer, mais des expéditeurs. C'est une chose à noter en passant.

Le mécanisme prévu par la clause 35 ne comporte aucune infraction radicale aux dispositions de la Loi des chemins de fer. Tous les articles sur le taux de fret s'appliquent comme auparavant, et continueront de s'appliquer. Le seul changement est la permission donnée aux expéditeurs et aux chemins de fer de convenir d'un certain taux dans certaines conditions, cet accord est ouvert à toute autre personne dans des conditions semblables ou analogues.

J'ai entendu le mémoire très complet lu par l'Association des Manufacturiers; j'ai entendu en particulier certaines objections qu'ils croient très importantes. L'une concerne les avis de taux; on prétend que les expéditeurs n'en auraient pas connaissance. Bien, je crois que les dispositions relatives aux avis sont à peu près aussi complètes que les dispositions actuelles relatives aux avis de taux de fret. Cela pourrait être réglé par un amendement très bref, en introduisant dans cette clause les articles identiques de la Loi des chemins de fer. Cette objection peut se corriger en un très petit nombre de lignes.

M. Isnor:

D. Voudriez-vous résumer la méthode de donner avis, telle qu'elle existe actuellement?—R. Je ne vous entends pas.

D. Je demande si vous voulez résumer la méthode actuellement suivie pour donner avis?—R. L'avis doit être donné à toute gare de chemin de fer,—imprimé et affiché. En outre, les avis sont réellement envoyés à tous les expéditeurs importants, à toutes les associations de transport du Canada, aux boards of trade et chambres de commerce et aux associations de chemins de fer. Et de plus, le public est averti par l'avis général affiché dans toutes les gares du Canada. On pourrait aussi adopter cette méthode.

L'autre objection est que nous retournons, par l'article 35, à la situation où nous étions avant le vote de la Loi des chemins de fer,—que l'article 35 permettrait la disparité injuste. Mes collègues et moi avons étudié cela très, très soigneusement; nous avons eu le concours d'experts de la Commission; et nous ne voyons rien qui justifie cette crainte. Mais si une crainte quelconque subsiste, on peut neutraliser avec la Loi des chemins de fer en répétant les articles de la Loi des chemins de fer qui empêchent la disparité. L'Association des manufacturiers disait que l'article 35 ne comprend pas une disposition semblable à celle de l'article 319 de la Loi des chemins de fer et d'après laquelle, lorsqu'on se plaint d'une disparité, c'est à la compagnie de chemins de fer qu'il incombe de prouver qu'il n'y en a pas. Dans ce cas, on peut inclure cette disposition. Appliquez l'article 319 à cet article 35, s'il y a lieu; mais je ne crois pas qu'il y ait lieu de le faire. Je crois que vous trouverez que l'application de l'article 35 sur les taxes convenues vaut exactement celui de la partie de l'article 319 de la Loi des chemins de fer concernant la disparité. Quand on se plaint d'une disparité injuste, il incombe à la compagnie de chemin de fer de prouver qu'il n'en est

rien. C'est le fardeau de la preuve; ce qu'on appelle ainsi en langage juridique. Quand le chemin de fer a réussi à faire cette preuve, l'expéditeur peut encore présenter son point de vue à la Commission et montrer qu'en dépit de la démonstration du chemin de fer, il y a bien eu disparité. Dans tous les cas, la Commission entend les deux parties. Et je suis persuadé de ne pas me tromper en disant que les décisions de la Commission ont paru fort acceptables au public, car il y a eu très, très peu d'appels, et très, très peu de plaintes.

L'Association des manufacturiers a prétendu que ce mécanisme serait embarrassant, qu'il serait peu commode pour les expéditeurs de venir devant la Commission. Les plaintes relatives aux taux de fret et au classement du fret sont extrêmement fréquentes. Il s'en produit tous les jours. Elles ne prennent pas des formes officielles. Elles arrivent sous forme d'une lettre ou d'un télégramme de l'expéditeur. Si l'affaire est urgente, c'est un télégramme. Celui-ci est aussitôt soumis par la Commission aux chemins de fer. On leur demande leur réponse. En cas d'urgence, ils répondent par télégramme. La Commission en vient alors à une conclusion, à une décision; pour près de 90 p. 100 de ces plaintes, il n'y a pas d'audience tenue par la Commission,—pas d'audience officielle. Depuis que je fais partie de la Commission,—il y aura trois ans au mois d'août,—je crois que nous n'avons tenu d'audience que pour six affaires de fret. Ces difficultés se produisent tous les jours, mais nous pouvons les régler; et, autant que je sache, nous devons les régler à la satisfaction de l'expéditeur aussi bien que de la compagnie de chemins de fer, car les plaintes ne sont pas renouvelées. Ce mécanisme ne comporte aucune difficulté. Il est très simple de porter une plainte à l'attention de la Commission; et celle-ci, je crois que vous vous en rendrez compte, s'en occupe sans retard.

Une autre objection qui, sur le moment, me parut avoir du poids, est celle des compagnies de navigation,—présentée en particulier par M. Enderby, au nom de la Canada Steamships. D'après cette objection, l'article sur les taxes convenues mettait les chemins de fer en mesure de fixer une taxe moyenne pour la période de douze mois, tandis que la compagnie de navigation est arrêtée pendant six mois de l'année par la rigueur de l'hiver dans ce pays; le chemin de fer pourrait de quelque manière tirer avantage de cette circonstance. En y réfléchissant, nous avons conclu qu'il ne serait pas difficile de remédier à cela, et d'empêcher clairement les chemins de fer de tirer profit d'une telle situation; et j'ai préparé ou fait préparer un amendement dans ce but. Il n'a pas encore été soumis aux chemins de fer ni aux compagnies de navigation; mais je crois que les uns et les autres l'accepteront, et que la difficulté sera surmontée.

D'une manière générale, la présente proposition n'entraîne aucun inconvénient, en ce qui concerne l'administration. Je ne puis prévoir que des avantages au bout de l'effort actuel. Il faudra un peu de temps, avec une nouvelle loi, pour arrondir les angles et pour que le public s'y habitue; et la Commission devra consulter des experts, qu'elle ne possède pas actuellement, au sujet des expéditions par eau et par air. A part cela, je crois que le bill peut être appliqué sans difficulté sérieuse, et je ne crois pas fondée l'appréhension de certains expéditeurs et de certains membres de l'industrie des transports. Si elle était fondée, il serait facile d'y remédier par un simple amendement au bill actuel. Je crois que c'est tout ce que j'ai à dire.

M. MacNicol:

D. Avant que vous ne partiez, monsieur Guthrie, puis-je vous poser une question au sujet de ce que vous avez dit il y a un moment?—R. Oui.

D. C'est au sujet de la plainte des compagnies de navigation, à savoir, que si le taux des chemins de fer était établi pour concurrencer leur taux, qui est un taux d'été—j'ai compris d'après ce que vous avez dit qu'un amendement à la loi empêcherait les chemins de fer d'élever leurs taux en hiver; mais les expéditions

par rail sont beaucoup plus coûteuses en hiver qu'en été.—R. Le taux convenu s'appliquerait pour toute la période de douze mois.

D. Que dites-vous?—R. Le taux convenu s'appliquerait probablement pour toute la période de douze mois.

D. Sur la base du taux inférieur pour l'été—R. Non; sur une base à convenir entre le chemin de fer et l'expéditeur. Il leur faudrait conclure un accord; et cet accord serait accessible à tout autre expéditeur. Cela devient le taux.

D. Les bateaux ne peuvent peut-être pas offrir un meilleur taux en été?—R. Avec la taxe convenue, je suppose que le taux s'appliquerait à toute la période pour laquelle elle a été payés. Je ne doute pas qu'en fixant ce taux, on ne soit obligé de tenir compte des taux de transport par eau, très inférieurs à ceux du transport par rail.

M. McIvor: Le taux pourrait ne pas être le même en été et en hiver.

M. MacNicol:

D. Ce qui signifie que le chemin de fer devrait fixer un taux pour l'année très inférieur à celui qui eût été fixé autrement?—R. Je crois que c'est ainsi qu'il serait fait, pour toute l'année. La loi dit "ou une partie de l'année". Mais je crois que le taux serait établi pour une année. L'amendement que nous proposions, mais qui n'a pas encore été soumis aux chemins de fer ou aux expéditeurs par voie d'eau, est ainsi conçu:

> Sous le régime de cette loi, un entrepreneur de transport par rail ne pourra fixer une taxe convenue privant un autre entrepreneur de transport par rail, d'après la loi, du droit de participer au trafic transporté selon cette taxe convenue entre des points de concurrence, et les entrepreneurs réglementés de transport par eau, ayant un service direct entre les mêmes points, auront le droit de participer à ce trafic, moyennant telle différence avec la taxe convenue qui pourra être décidée par la Commission.

Cela laisse à la Commission le soin de décider de la différence entre l'eau et le rail, au cas où ils ne se mettraient pas d'accord.

M. Bertrand:

D. Où placerait-on cet amendement?—R. N'importe où après l'article 35.

D. En addition à cet article?—R. Je n'ai pas étudié cela; quelque part après cet article. Puis vient une autre clause, exactement opposée, ainsi conçue:

> Sous le régime de cette loi, un entrepreneur de transport par rail ne pourra fixer une taxe convenue privant un autre entrepreneur de transport par rail, d'après la loi, du droit de participer au trafic transporté selon cette taxe convenue entre des points de concurrence, et les entrepreneurs de transport par rail entre ces points auront le droit de participer à ce trafic, moyennant telle différence avec la taxe convenue qui pourra être décidée par la Commission.

M. Howden: En d'autres mots, il n'y a pas de différence de traitement.

Le témoin: Peut-être les entrepreneurs de transport par eau et par rail accepteront-ils quelque disposition de ce genre; mais cela ne leur a pas encore été soumis.

M. Howden: Pour moi, c'est très bien.

Le président: Je crois être l'interprète du Comité en remerciant le commissaire en chef de la Commission des chemins de fer pour les renseignements précieux qu'il nous a fournis.

Maintenant, messieurs, il y a deux ou trois députés qui ont demandé à être entendus, au nom de personnes que la question intéresse, dans leurs comtés.

J'inviterai M. Neill à faire sa déposition maintenant. Voulez-vous venir ici, monsieur Neill?

M. A. W. NEILL (Comox-Alberni) est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, honorable monsieur Howe, madame Black, messieurs. Je ne croyais pas être appelé avant jeudi. Il en résulte que mes données ne sont pas en forme aussi précise qu'elles devraient l'être. Peut-être cela aura-t-il l'effet d'abréger. Le sujet dont je veux vous entretenir a au moins l'avantage de la nouveauté. Vous n'en avez pas entendu parler auparavant. Il s'agit de savoir si ce bill ne devrait pas comprendre le contrôle des itinéraires et des taux sur les bateaux transportant des passagers dans les eaux territoriales de la Colombie-Britannique. Je crois que je m'expliquerai mieux et lisant un exposé que j'ai présenté au secrétaire, en ajoutant les commentaires qui pourront être nécessaires au cours de la lecture, et en répondant aux questions. Auparavant, je demanderai au Comité la permission de faire diversion vers un autre sujet qui n'était pas sur mon programme. Je remplirai une promesse à l'égard d'une ou plusieurs personnes de ma circonscription si je puis traiter, pendant deux minutes, une question qui a déjà été traitée devant vous, je le sais, celle des taxes convenues.

Comme, je n'en doute pas, d'autres députés de la Colombie-Britannique, j'ai reçu un certain nombre de lettres d'expéditeurs,—qui n'étaient pas forcément des entrepreneurs d'expéditions,—se plaignant de l'article de la loi concernant ce qu'on appelle les taxes convenues. Les lettres qui me viennent du district que je représente ont trait particulièrement à l'expédition du bois d'œuvre. Je sais que presque tout ce qui peut se dire à ce sujet a déjà été bien défendu, d'une part, bien combattu, de l'autre, devant ce Comité; je ne me propose pas de répéter, en plus mal, une argumentation déjà entendue. Il y a toutefois un aspect de la question que je veux mentionner dans mon témoignage, au sujet des expéditeurs, —c'est-à-dire des expéditeurs de bois spécialement dans mon district. J'ai entendu répondre à la question au cours des débats précédents, mais je ne crois pas qu'on ait convenablement répondu. La plupart des députés de la Colombie-Britannique, je n'en doute pas, ont reçu un certain nombre de lettres d'expéditeurs, qui ne sont pas forcément des entrepreneurs d'expéditions, se plaignant de l'article de la loi concernant ce qu'on appelle les taxes convenues. Cela me vient particulièrement, dans le district que je représente, de gens qui font l'expédition du bois. Je sais que, pratiquement, tout a été dit pour et contre; mais je manquerais à mon devoir si je ne vous soumettais pas les arguments qu'on m'a prié de vous présenter.

Les expéditeurs de bois de mon district s'intéressent beaucoup à cette mesure. Leur habitude est d'expédier le bois d'œuvre par bateaux passant par le canal de Panama. On semble croire, je ne sais pas pourquoi, qu'il y a un seul bateau faisant usage de cette route. Je crois que le seul service est bi-mensuel, ou quelque chose comme cela . Et ce service est utilisé dans une très grande mesure pour l'expédition du bois. Cela permet d'atteindre, sur la côte orientale des Etats-Unis et du Canada, un débouché que l'on n'aurait pas autrement. Et ils pensent, —comme je l'ai dit, je ne l'ai pas vu dans le bill, mais ce fut invoqué ou déclaré l'autre jour au Comité,—qu'il n'y a nul besoin d'intervenir auprès des compagnies de navigation, car leur tendance est plutôt de baisser les taux, et tout ce qui diminue les taux pour les expéditeurs de bois est excellent. On a soutenu que ce taux convenu amènerait la fin des avantages existants, et que les compagnies de chemins de fer auraient le pouvoir de fixer un taux convenu si bas que les expéditeurs professionnels ne pourraient soutenir la concurrence et seraient bientôt contraints à l'abandon des affaires; et ce taux convenu ne fonctionnerait, je présume, que pendant un an. Comme vous le savez, quand une compagnie de messageries abandonne les affaires, c'est pour longtemps, car on ne peut la

remettre sur pied; et si cela devait arriver, les expéditeurs de bois craignent d'être soumis aux taux plus élevés qu'imposeraient les compagnies de chemins de fer.

Tel est l'argument que l'on m'a demandé de présenter, et pour lequel je n'ai pas encore obtenu de réponse convenable. Mais je laisserai cela à votre examen.

En ce qui concerne l'autre question dont je veux parler, je vous lirai simplement l'exposé que j'ai envoyé au secrétaire, au sujet du bill 31. Au cours du débat sur la seconde lecture du bill 31, M. Howe m'a dit de proposer à votre Comité d'inclure dans le bill le contrôle du transport des marchandises et des passagers par des bateaux dans les eaux territoriales du Canada. Vous remarquerez que je comprends là-dedans les navires à passagers.

La deuxième partie du bill actuel, article 10, comprenait ces services, mais ils en furent enlevés par l'article 12, paragraphe 5, en ce qui concerne le Pacifique comme l'Atlantique.

Le bill B de l'année dernière, au Sénat, sur lequel le bill actuel est basé dans une large mesure, ne contenait d'abord aucune disposition de ce genre excluant les eaux territoriales, mais le Comité permanent du Sénat le modifia dans ce but, apparemment, par le paragraphe 5 de l'article 8. Le changement semble avoir été fait dans l'intention de rendre le bill acceptable par le Sénat, mais ce résultat ne fut pas atteint.

J'estime très désirable l'exercice d'un tel contrôle. Le besoin en est si apparent, au moins en Colombie-Britannique, qu'en 1935 je présentai un bill pour modifier dans ce but la Loi des chemins de fer, mais ce bill fut rejeté par la Chambre des communes. On trouvera le débat au compte rendu officiel du 12 février 1935 et du 22 février. Il y a un précédent fort ancien à ces dispositions, car il y une trentaine d'années l'article qui était alors l'article 7 de la Loi des chemins de fer stipulait que cette loi s'appliquerait au transport par mer ou par les eaux intérieures entre n'importe quels ports ou villes du Canada. Toutefois, une disposition stipulait que cela ne s'appliquait qu'aux bateaux possédés ou affrétés par une compagnie de chemin de fer.

La situation a changé depuis cette époque, et il ne semble pas raisonnable d'appliquer une telle disposition, qui figure toujours dans la loi, à des bateaux qui se trouvent appartenir à une compagnie de chemin de fer, et non pas aux bateaux d'une compagnie de navigation rivale, parce qu'ils n'appartiennent pas à une compagnie de chemin de fer.

Tous les arguments qui furent employés dans le passé pour justifier la juridiction de la Commission des chemins de fer sur les questions de voies ferrées s'appliquent exactement avec la même force au besoin d'une juridiction sur le fret, les passagers et les itinéraires dans les eaux territoriales. On dira que nous avons une concurrence sur le Pacifique, qui apportera un remède, mais la concurrence est plus apparente que réelle. Certains bateaux fréquentent certains ports, et évitent les ports desservis par les compagnies rivales. Il y a évidemment quelque accord tacite.

Je puis donner des exemples de taux demandés par certains ports, beaucoup plus élevés que les taux demandés pour d'autres ports presque deux fois plus éloignés. Je connais l'exemple d'une compagnie faisant payer $15 pour une automobile de 3,000 livres, alors que la compagnie concurrente la transporte huit milles plus loin pour $5. C'est un fait.

Pour illustrer le sentiment qui existe là-bas, je puis dire que, lorsque je présentai le bill, je reçus une lettre d'une compagnie de navigation ayant de grandes relations dans mon district et pouvant exercer une influence considérable sur un candidat, en période électorale; on me disait carrément que si je maintenais ce bill, la compagnie en serait mécontente. Je crois que cela suffit à montrer le besoin d'un contrôle.

[M. A. W. Neill, M.P.]

On ne propose pas de l'appliquer aux bacs, canots, remorqueurs, bateaux toueurs etc., mais simplement aux bateaux plus grands qui transportent des passagers et du fret suivant un service régulier; la Commission exercerait sur leurs taux, taxes et itinéraires, la même juridiction bienfaisante qu'elle exerce sur ceux des chemins de fer; et personne ne prétenderait aujourd'hui que la Commission des chemins de fer est injuste, soit pour les expéditeurs soit pour les pour les chemins de fer, et devrait être supprimée. Les itinéraires doivent être tracés raisonnablement, de manière à desservir les districts qui en ont besoin. Je me rappelle le cas d'une ligne qui fait escale à un certain nombre de ports et de petites agglomérations; le capitaine d'un des bateaux avait des intérêts dans un des endroits de villégiature au bord de la mer. Je crois que cela se produit dans beaucoup de cas. Je me rappelle un autre capitaine qui avait des intérêts dans un autre endroit de villégiature, et il est naturel qu'en pareil cas le commandant du bateau dispose son itinéraire de façon à faire escale à l'endroit auquel il s'intéresse, et qu'il dirige vers cet endroit le trafic et le commerce. Cela n'est d'ailleurs pas limité à une compagnie, c'est la nature humaine.

On pourrait insérer la disposition nécessaire en la limitant aux navires dépassant un certain tonnage, selon ce qui paraîtra raisonnable; mais on devrait faire prévaloir le principe général que voici: s'il est juste de faire réglementer par la Commission des chemins de fer le trafic des marchandises et des voyageurs sur les trains, et de lui faire exercer la même juridiction sur les navires du Pacifique (appartenant, dans ce cas, au Pacifique-Canadien), il doit être également juste d'exercer le même contrôle sur les navires côtiers n'appartenant pas à une compagnie de chemins de fer.

Il y a deux ou trois ans, on fit à mon bill cette objection qu'il était trop coercitif, que je l'avais rédigé de telle manière qu'il s'appliquerait aux navires de l'Atlantique au Pacifique. Ce n'était pas mon intention, et j'acceptai d'introduire une modification pour la seconde lecture, mais mon bill fut défait en seconde lecture. On disait aussi que mon bill était si strict et d'une portée si vaste qu'il s'appliquerait à n'importe quelle embarcation remorquant un train de bois. Je dois dire que ce n'était pas du tout mon intention. Tout ce que je proposais était d'adopter la même juridiction que pour les lignes de chemins de fer. Si une compagnie de chemins de fer veut fermer une gare, et que la population proteste, —ce qu'elle fait toujours,—la compagnie vient devant la Commission, donne ses raisons pour fermer la gare, et la décision est prise publiquement. Avec une disposition analogue dans le bill actuel, tous les intéressés seraient convenablement protégés. Les intérêts du public seraient protégés, les compagnies de navigation le seraient aussi, et tous pourraient se faire entendre en cas de contestation. Si les populations desservies par une ligne se trouvaient lésées, elles pourraient en appeler à la Commission, et la décision leur serait peut-être favorable. Cela paraît si évident qu'il n'est pas nécessaire de développer cette thèse. S'il en est parmi vous qui désirent plus de renseignements, ils pourront lire le compte rendu officiel des débats du 21 mars; vous verrez que j'ai parlé à cette époque dans le même sens qu'aujourd'hui.

Si des membres du Comité veulent me poser des questions, je répondrai volontiers.

Le PRÉSIDENT: Quelque membre du Comité désire-t-il poser des questions à M. Neill? Sinon, nous le remercierons pour son exposé.

M. Howden:

D. L'essentiel de votre argumentation est que les navires côtiers du Pacifique devraient être compris parmi les "voituriers" assujettis aux dispositions de ce bill?—R. Oui.

(Le témoin se retire.)

Le PRÉSIDENT: Nous allons maintenant entendre M. Reid.

M. THOMAS REID, M.P. (New-Westminster), est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, cela ne sera pas si mauvais que certains d'entre vous le pensent. J'ai préparé un mémoire pour votre commodité. Je ne suis pas venu ce matin avec des renseignements et des chiffres parfaitement préparés pour m'aider à bien présenter mon témoignage, parce que je ne pensais paraître devant vous avant jeudi. Avec votre permission, je lirai mon mémoire, et ensuite je serai prêt à répondre à toute question que les membres du Comité voudraient me poser. Je pourrais peut-être entreprendre la lecture de mon mémoire pendant que l'on en distribue des copies.

En faisant ces représentations au Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes qui étudie le bill n° 31, mieux connu sous le nom de Loi des transports, je tiens à dire tout d'abord aux membres du Comité, y compris l'honorable ministre des Transports, que deux motifs m'induisent à comparaître devant le Comité. Je désire tout d'abord formuler les représentations d'hommes d'affaires et de maisons commerciales ainsi que du Board of Trade de la circonscription de New-Westminster qui sont tout particulièrement intéressés à ce projet de loi et qui estiment que leurs intérêts et ceux d'autres individus de la Colombie-Britannique seront sensiblement affectés par l'adoption d'une telle loi dans sa forme actuelle.

Je comparais aussi devant vous dans le but de faire certaines recommandations qui, j'estime, devraient être formulées maintenant alors que le Comité étudie le bill et peut y apporter certaines modifications.

Pour ce qui regarde le premier motif, je tiendrais à signaler à l'attention du Comité les difficultés qui, je crois, surgiront quand des décisions adverses seront rendues sur des appels quelconques de la nouvelle Commission des transports.

APPELS

La Loi actuelle des chemins de fer comporte une disposition qui pourvoit à ce que des appels puissent être interjetés contre des décisions de la Commission des chemins de fer. Si c'est une question de droit, les appels vont à la Cour suprême. Si la question tient à un fait, l'appel est soumis au Gouverneur en conseil qui, ainsi qu'on le sait, est le cabinet,—voir l'article 52, chapitre 170, Loi des chemins de fer. La question d'appels contre toutes décisions qui seront probablement rendues par la nouvelle Commission des transports est des plus importantes.

Si la Commission des transports est nantie de tous les pouvoirs attribués à la Commission des chemins de fer, tels qu'énumérés à l'article 4, partie I, et la question d'appels contre toutes décisions rendues reste ce qu'elle est actuellement sous le régime de la Loi des chemins de fer, alors la responsabilité quant à l'audition de ces appels et aux décisions à prendre en l'occurence devrait être attribuée à quelque organisme autre que le Gouverneur en conseil. Une étude de la longue histoire des appels interjetés auprès du Gouverneur en conseil prouvera que pour cause de précédent et d'autres motifs également, le cabinet ou le Gouverneur en conseil n'a jamais renversé de décisions.

C'est bien le temps d'étudier la question d'une modification de cette partie de la loi qui la rendrait conforme aux conditions nouvelles.

C'est le temps opportun de voir à la constitution d'un tribunal ou d'une commission d'appel pratique qui pourra fonctionner effectivement de manière à sauvegarder comme il convient les droits de tous les intéressés atteints par des décisions défavorables de la Commission des transports. Les ministres du cabinet ne peuvent consacrer le temps nécessaire à l'étude des appels soumis au Conseil privé et comme ils sont opposés à prendre une décision contraire aux vues for-

mellement exprimées par la Commission des chemins de fer le droit d'appel à très peu de valeur pratique. Ceci devrait être manifeste à tout membre du Comité et il n'y a pas lieu d'insister davantage sur ce point.

TRANSPORT PAR EAU

Je passe à la *partie 2* du bill qui traite du transport par eau. Nous qui demeurons sur le littoral du Pacifique, dans la Colombie-Britannique, croyons que cette partie du bill aura pour effet de diminuer s'il ne supprime pas le transport ou l'expédition de marchandises par eau de la Colombie-Britannique à des endroits sur le littoral canadien de l'Atlantique. Il convient de dire que la Colombie-Britannique, plus que toute autre province peut-être, dépend des marchés mondiaux ou des marchés hors les confins de cette province même pour la vente de ses produits. Aussi, importe-t-il que les frais de transport soient établis à un niveau assez raisonnable afin de lui permettre de faire une concurrence heureuse dans ces marchés extérieurs. La construction du canal de Panama a ouvert de nouvelles artères commerciales aux citoyens de la Colombie-Britannique et a contribué très sensiblement à la croissance et au développement de cette province. Je crois pouvoir affirmer sans contradiction que les expéditeurs, particulièrement les expéditeurs de bois ont pu parfois obtenir des commandes de bois et d'autres marchandises, dans certains cas, de villes de l'est du Canada en raison du fait qu'ils purent expédier des cargaisons par eau par voie du canal de Panama à des tarifs qui leur permettaient de rivaliser avec d'autres concurrents. N'eût été ce fait il est douteux qu'ils eussent pu obtenir ces commandes. Si ce bill tel que rédigé actuellement est approuvé, ceux qui désirent expédier des marchandises volumineuses telles que du bois de service et tirer avantage de la route par eau que constitue le canal de Panama se verraient contraints d'obtenir ou de noliser un navire et de se munir à cette fin d'un permis émis par la Commission des transports. Je crois qu'une étude des articles du bill qui traitent de permis révélera à tous la difficulté qu'éprouvera un armateur sous le régime de cette loi à obtenir un permis l'autorisant à transporter du bois ou des marchandises de ports de la Colombie-Britannique à des villes sur le littoral de l'Atlantique.

L'article 5, alinéa (I) se lit comme suit: "Avant qu'une demande de permis soit accordée par le Ministre pour le transport de marchandises et/ou de voyageurs sous le régime des dispositions de la présente loi, la Commission doit déterminer si la commodité et la nécessité du public exigent ce transport, et en prenant une telle décision, elle doit considérer entre autres choses."

Alors, en déterminant si tel permis doit être accordé la Commission doit faire entrer certaines considérations en ligne de compte,—premièrement—les objections formulées par d'autres intéressés qui fournissent déjà des moyens de transport.

L'alinéa (*a*) ajoute "toute opposition à la demande qui peut être formulée par une ou plusieurs personnes fournissant déjà des moyens de transport, que ce soit par rail, par eau ou par terre, sur des routes ou entre des endroits que le requérant a l'intention de desservir, pour le motif que des aménagements convenables dépassent les besoins, ou les dépasseraient, si le permis était accordé, ou pour le motif que l'une des conditions de tout autre permis de transport détenu par le requérant n'a pas été remplie;"

Prenez notre situation en Colombie-Britannique. Les deux compagnies de chemins de fer pourraient soutenir facilement qu'étant donné qu'il existe deux chemins de fer à New-Westminster ou à Vancouver ils peuvent facilement pourvoir au transport de toutes les marchandises du littoral du Pacifique en Colombie-Britannique. Conséquemment, elles pourraient soutenir facilement qu'il n'y avait pas de nécessité d'accorder à une compagnie d'expéditeurs quelconque ou à tout autre intéressé un permis l'autorisant à entreprendre un commerce de transport. On ne se demanderait pas dans le temps s'il était possible de trouver un marché

pour le bois, etc., dans les villes de l'Est sur le littoral de l'Atlantique, pourvu que les expéditeurs de bois ou d'autres puissent tirer profit d'une route d'eau favorable par voie du canal de Panama. La question posée et l'argument invoqué tiendraient au texte des articles que je viens de lire: Premièrement,—s'il existe déjà des facilités de transport convenables:

(*b*) Si l'émission dudit permis tendrait ou non à favoriser les fonctions complémentaires plutôt que concurrentes des différentes formes de transport, le cas échéant, comprises dans ces oppositions;

(*c*) L'effet général sur d'autres services de transport et sur tout l'intérêt public qui peuvent être lésés par l'émission de ces permis;

(*d*) La qualité et la permanence du service qu'offre le requérant du permis, ainsi que sa solvabilité, y compris les mesures suffisantes pour la protection des voyageurs, des expéditeurs et du public en général au moyen d'une assurance.

Pour faire suite, quelle chance un armateur aurait-il, disons dans deux ans d'ici, d'obtenir un permis pour le transport de marchandises par eau de la Colombie-Britannique à d'autres provinces, s'il est régi par l'article 2 de la partie I de la loi.?

Paragraphe (2) S'il est fourni une preuve pour démontrer—

(*a*) qu'au cours des douze mois qui précèdent l'entrée en vigueur de la Partie pertinente de la présente loi sur, dans ou concernant les eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou l'itinéraire entre des points ou endroits spécifiés du Canada, ou entre des points spécifiés au Canada et des points ou endroits spécifiés en dehors du Canada, ou sur, dans ou concernant la partie du Canada à laquelle se rapporte la demande de permis, le requérant s'est livré de bonne foi à l'industrie du transport.

Si cela signifie qu'avant l'octroi d'une patente le réquérant doit démontrer qu'il a exercer le commerce de transport par air ou par mer pendant un an avant l'entrée en vigueur de la loi, alors je dis que cette obligation empêchera les armateurs à l'avenir de transporter des marchandises par air ou par eau, et les transporteurs actuels, qui sont surtout les chemins de fer, obtiendront la haute main absolue sur le commerce de transport. Autrement dit, il ne sera plus accordé de patentes pour le transport par eau susceptible de se présenter.

S'il en est ainsi, c'est une question plutôt grave, car les compagnies ferroviaires en Colombie-Britannique obtiendraient ainsi un monopole de fait sur le transport, et tous les avantages que la Colombie-Britannique retire du canal de Panama sont annulés ou seraient annulés.

Je me demande si le Comité se rend un compte exact de la portée de l'obligation ci-dessus pour les expéditeurs de bois de construction de la Colombie-Britannique, et des autres désavantages auxquels ils seront assujettis lorsqu'ils voudront expédier du bois par eau dans l'Est par le canal de Panama.

Si on impose des restrictions draconiennes au transport par eau à partir de la Colombie-Britannique, non seulement les expéditeurs ne pourront profiter du canal de Panama, mais ils devront subir de plus la concurrence des expéditeurs américains du Washington, de Portland, et l'Orégon, qui peuvent expédier du bois de construction dans l'Est canadien par le canal de Panama sans aucune restriction, soit quant au tarif ou à des patentes de navires. La concurrence des expéditeurs américains est assez dure telle qu'elle est, car à l'heure actuelle ils ont un avantage marqué sur les expéditeurs de bois de construction de la Colombie-Britannique, qui sont obligés, lorsqu'ils expédient du bois de construction ou même d'autres marchandises par eau, de cet province, d'employer des navires canadiens ou britanniques, tandis que leurs concurrents des Etats-Unis peuvent

profiter de tout navire de passage ou d'un vieux navire chemineau qu'ils peuvent utiliser. L'article 663 de la Loi de la marine marchande du Canada dit (j'en ai apporté le texte) :

(1) Aucune marchandise ne doit être transportée par eau, ou par terre et par eau, d'un endroit du Canada à un autre endroit du Canada, soit directement, soit en passant par un port étranger, ni pour une partie quelconque du transport, dans un autre navire qu'un navire britannique.

Je veux dire tout de suite avoir remarqué dans le témoignage de M. Campbell, qu'en réponse à des questions que lui a posées M. Howden il interprète différemment cet article. Il a évidemment oublié le fait qu'en vertu de la Loi de la marine marchande les expéditeurs du Canada doivent se servir de navires britanniques. Je cite ces observations de la page 65 du compte rendu du jeudi 5 mai:

M. Howden:

D. Je n'ai qu'une question à poser: Rien dans les dispositions de ce projet de loi ne prévoit la réglementation ou le contrôle du trafic roulier, n'est-ce pas?—R. Non monsieur, pas directement.

D. Et, de même, rien dans les dispositions de ce projet de loi ne dérangera le trafic par eau d'une côte à l'autre, comme vous l'avez mentionné, entre Montréal et Vancouver, n'est-ce pas?—R. Je ne dirais pas que l'inflence serait nulle, monsieur.

D. Dans ce cas, aucun contrôle sur les tarifs ne serait exercé?—R. Aucun contrôle Oh! oui. Je faisais erreur. Je ne m'attendais pas à cette question. Les tarifs sur le trafic d'une côte à l'autre, c'est-à-dire, les tarifs de Vancouver à Montréal ou *vice versa* doivent être réglementer...

D. Supposons qu'un navire immatriculé à l'étranger fait le trajet de Vanvouver à Montréal; vous n'êtes pas en mesure de réglementer les tarifs dans ce cas, n'est-ce pas? —R. Ah! non.

D. Et cela veut dire qu'il vous faut subir cette concurrence tout comme celle du trafic roulier, en temps que vous le pouvez. Vous ne pouvez contrôler ou réglementer le trafic roulier, donc il vous faut le concurrencer, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Et la même chose s'applique aux expéditions entre Vancouver et Montréal par navires?—R. Oui, en ce moment.

D. Comme en ce moment. Se trouve-t-il quelque chose dans le bill qui permette de contrôler le tarif par eau de Montréal à Vancouver? —R. Il faudra publier le détail des tarifs, mais on sera libre de fixer ces tarifs à volonté.

Je dis, monsieur le président, que d'après le témoignage donné par M. Campbell, on conclurait qu'en Colombie-Britannique ou dans toute autre partie du Canada un expéditeur pourrait utiliser tout navire, étranger ou autre pour le transport de marchandises. Cependant, tel n'est pas le cas. En vertu de la Loi de la marine marchande du Canada que je viens de citer, aucun expéditeur au Canada ne peut utiliser un autre navire que britannique; alors que les expéditeurs de bois de construction au sud de nous, dans le Washington et l'Orégon, sont libres d'employer n'importe quel navire étranger, ou le navire qu'ils veulent.

M. Howden:

D. Ce règlement visait les expéditions par les Grands Lacs, n'est-ce pas?—R. Je le crois.

L'hon. M. HOWE: Mais ils doivent acquitter des droits de douane très élevés lorsqu'ils font de telles expéditions.

Le TÉMOIN: Le bois en grumes entre au Canada en franchise. Je suis heureux que le ministre ait soulevé ce point. Il entre en franchise. On peut le

débarquer à Montréal ou dans tout port de l'est de l'Atlantique sans payer de douane; c'est pourquoi sous ce rapport nos expéditeurs font face à une très vive concurrence.

Ces navires faisant escale dans les ports des Etats-Unis prennent souvent des cargaisons à de faibles taux de transport, pour tenir lieu de ballast.

Je devrais vous faire remarquer aussi que de nombreuses commandes de bois de construction à destination de Montréal et de Québec ont pu être remplies, parce que les marchands de bois de la Colombie-Britannique pouvaient noliser un navire pour le transport d'une cargaison complète en même temps, dont la moitié était destinée aux ports des Etat-Unis sur l'Atlantique et le reste aux ports canadiens sur l'Atlantique.

Il faut se rappeler que les compagnies ferroviaires n'auraient pu obtenir ce commerce en tout état de cause. Le règlement ci-haut aura simplement pour effet de faire perdre des commandes aux divers marchands de bois de construction en Colombie-Britannique que les taux ferroviaires plus élevés empêcheront d'expédier dans l'Est.

Le Comité est prié de prendre note qu'il ne s'expédie presque pas d'articles entièrement ouvrés de l'Ouest à l'Est. Conséquemment, les règlements sévères des chemins de fer empêchent les expéditeurs de consigner dans l'Est canadien des commandes moindres que des chargements complets à des taux inférieurs à ceux pour ces chargements, lesquels sont prohibitifs. Voir le témoignage de la Mohawk Lumber Company.

A l'appui de cette affirmation je veux soumettre au Comité une lettre que j'ai reçue d'un manufacturier de New-Westminster. Il dit:

> Il ne se transporte à peu près pas d'articles manufacturés de l'Ouest à l'Est.

Ceci vient de la Mohawk Handle Company Limited qui a fabriqué quelque 4,000,000 de manches à balai chaque année. Il ajoute:

> Donc, avec des règlements rigides sur les chemins de fer il devient impossible d'expédier à l'Est canadien aucune quantité moindre qu'un chargement entier à un tarif moindre que celui valant pour un chargement partiel, ce qui est prihibitif.
>
> Pour nous, nous avons rencontré de sérieuses difficultés aux premières années de notre commerce car nous ne pouvions expédier que des chargements de 70,000 manches. Très peu de clients sont disposés à nous commander une aussi grosse quantité d'un article nouveau dont ils ne savent rien; et assez souvent une quantité aussi forte dépasserait de beaucoup le crédit auquel un client aurait droit. Bien que des wagons de bois quittassent notre voie d'évitement chaque semaine, les compagnies de chemins de fer nous ont refusé l'autorisation de joindre nos manches à des pièces de bois ou, en fait, à aucune autre catégorie de marchandises frappées d'un autre tarif.
>
> Pour cette raison nous avons adopté un commerce d'exportation exempt de telles restrictions. En même temps, vu les embarras sérieux occasionnés par un complément de tarif pour le transport par rail de Montréal à certains endroits de l'Ontario, nous avons décidé d'introduire notre marchandise en Ontario en expédiant des quantités moindres qu'un wagon entier par le canal de Panama aux mois d'été. Nous faisons maintenant un volume satisfaisant d'affaires dans l'Est canadien en expédiant par wagons entiers mais si nous eussions eu à ne compter que sur les chemins de fer pour l'envoi de nos produits, nous aurions fermé nos portes.

Voilà la situation où se trouve présentement un manufacturier de New-Westminster; et voilà son sentiment.

[M. Thomas Reid, M.P.]

J'ai une autre lettre que j'aimerais à vous lire. Je ne lirai qu'une partie, celle relative aux tarifs intercôtiers. Elle est de *McLennan, McFeely & Prior Limited*, de Vancouver et de New-Westminster. Elle dit:

> Permettez-nous de vous parler maintenant du projet de placer le transport maritime intercôtier entre les ports de l'Atlantique et ceux du Pacifique sous la juridiction de la Commission qui en contrôlerait les tarifs.
>
> Personne n'a rendu de plus grands services aux manufacturiers canadiens d'un côté et aux expéditeurs de produits naturels de la Colombie-Britannique qui expédient sur les côtes de l'Atlantique, d'autre part, que le service maritime de la *Canadian Transport Company* qui fonctionne dans des conditions qui ont augmenté le commerce intercôtier canadien.
>
> Cette compagnie nous a octroyé des tarifs valant des ports des l'Atlantique à ce port pour les marchandises canadiennes et nous a offert des tarifs qui dans le passé ont détourné de forts tonnages d'envois de marchandises européennes au bénifice des manufacturiers canadiens.
>
> Quant à nous cette situation nous a permis d'acheter annuellement de grosses quantités de produits canadiens qui allaient auparavant en Europe et qui ne pourraient jamais supporter le lourd fardeau des tarifs élévés de chemins de fer qui s'imposeraient de toute nécessité.
>
> Toute ingérence dans les tarifs maritimes basés sur ce que le commerce pourrait supporter aurait pour effet immédiat de nuire aux manufacturiers des provinces Maritimes, de Québec et Ontario et aux importateurs et expéditeurs de la Colombie-Britannique.
>
> Cet état de choses a aussi permis, du chef du nouvel accroissement du mouvement du transport vers l'Ouest des produits de l'Est canadien, de créer un service maritime en mesure de transporter les produits de la Colombie-Britannique aux marchés des côtes de l'Atlantique à des tarifs raisonnables.
>
> A notre avis la restriction des libertés qui ont tant servi à créer et augmenter les échanges entre la Colombie-Britannique et les provinces de l'Est canadien aurait pour effet de faire rétrograder ces échanges et nuirait dans une certaine mesure.

M. Howden!

D. Ces personnes craignent-elles une restriction des libertés ou de l'usage des tarifs dont elles ont bénéficié jusqu'à cette année?—R. Oui. Elles croient qu'une telle ingérence aurait pour effet de restreindre les progrès futurs du transport maritime en provenance des ports de la Colombie-Britannique.

M. HOWDEN: Rien dans le bill ne tend vers ce but.

M. Mutch!

D. On ne craint pas sérieusement la création d'embarras à la situation actuelle mais l'empêchement apporté à la mise sur pied de nouvelles entreprises? —R. On craint des embarras en ce sens qu'une nouvelle entreprise commerciale qui demanderait un permis à la Commission des transports aurait à prouver qu'elle existait depuis 12 mois avant l'adoption de la loi; et si elle ne le pouvait, elle rencontrerait certaines difficultés pour obtenir un permis car les chemins de fer protesteraient en prétendant qu'elle n'a pas besoin d'un service maritime pour ces endroits de destination, étant donné l'existence de moyens suffisants de transport pour sa marchandise.

PUBLICATION DES TARIFS

Ils peut devenir possible sur les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent où existent déjà des services maritimes réguliers de faire publier des horaires réguliers et des tarifs etc., mais la situation sur le Pacifique diffère absolument

de celle des Grands Lacs ou du Saint-Laurent où, plus peut-être que partout ailleurs au Canada, les chemins de fer doivent subir une concurrence sévère de la port des compagnies maritimes de transport, concurrence qui leur cause depuis assez longtemps des embarras sérieux.

Le canal de Panama, tout en ayant énormément servi les intérêts du commerce de la Colombie-Britannique, a toutefois grandement servi aussi ceux des deux compagnies de chemin de fer. Ces dernières n'ont pas eu à lutter sérieusement contre le transport maritime vers l'Est de marchandises en provenance des ports du Pacique de la Colombie-Britannique, pas plus qu'elles n'ont eu à subir de lourdes pertes du chef du transport maritime pour la marchandise en provenance des ports du Pacifique de la Colombie-Britannique; en effet la plus grande partie, sinon tout, du transport du bois ou d'autres marchandises à destination de l'Est canadien aurait pu ne pas exister du tout, s'il n'avait pas existé de service maritime de transport en quête de clients ou à portée de la main, par le canal de Panama.

Ne pas oublier que le Canada n'a pas contribué au développement du canal de Panama, alors que par ailleurs il a dépensé largement pour améliorer les routes maritimes du Saint-Laurent et des Grands Lacs en vue de faciliter le transport par eau; or, ces routes sont franches de droits, cependant que les vaisseaux utilisant le canal de Panama doivent acquitter des droits de 75c. à un dollar par tonne brute, ce qui veut dire $5,000 à $10,000 par vaisseau selon le tonnage.

M. Heaps:

D. Vous avez oublié un petit détail dans ce dernier paragraphe. Vous avez négligé de parler de l'argent que l'Etat a dépensé pour les chemins de fer.— R. Oui. Ce détail se rapproche des dépenses effectuées sur les Grands Lacs; en effet, on a prétendu, et avec beaucoup de raison, je crois, qu'après avoir dépensé $100,000,000 sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs, il est peu raisonnable de subventionner le transport maritime sur ces lacs en lui permettant de fonctionner sans aucuns droits à acquitter, alors que les compagnies de chemins de fer ont dû acheter leur terrain et maintenir leurs réseaux. Je crois que cet argument est juste quand il est question de la situation des Grands Lacs, mais il ne l'est plus quand on compare la route de la Colombie-Britannique à celle du canal de Panama.

"PARTIE V", TAXES CONVENUES

Quant aux taxes convenues, comme le Comité a déjà reçu maintes observations à ce sujet, alors il ne me sera pas nécessaire de monopoliser le temps du Comité autant qu'il me le faudrait autrement. Qu'il me suffise donc de dire qu'en général les expéditeurs et les industriels de la Colombie-Britannique sont opposés à cette mesure, et je me fais ici le porte-paroles du *Vancouver Board of Trade*, de l'Association des Manufacturiers canadiens, des scieries de New-Westminster et d'autres firmes commerciales du même endroit.

On s'objecte particulièrement à cette clause parce qu'on est d'avis qu'il est possible que ses dispositions placent dans une classe privilégiée les grands expéditeurs ou importateurs de marchandises, au détriment des expéditeurs ou des importateurs de moindre importance de la même catégorie de marchandises. On peut argumenter, ce qui s'est sans doute produit, que le paragraphe 5 de l'article 35 donne le droit à tout expéditeur d'en appeler des tarifs s'il considère que son entreprise souffre d'une disparité injuste. A moins, cependant, que cette clause ne soit plus clairement définie, il s'élèvera des difficultés quant à son interprétation. Une partie de ce paragraphe 5, la page 14, se lit comme suit: "(qui sont les mêmes ou semblables aux marchandises auxquelles se rapporte la taxe convenue ou qui sont offertes pour être transportées dans des circonstances et conditions essentiellement semblables)."

Permettez-moi de vous signaler que je ne lis pas l'article entier de la loi. Vous avez devant vous un exemplaire du bill et je crois que vous pouvez facilement me suivre. Je vous donne la page et l'article.

La Commission des transports du Canada ne donnera peut-être pas à cette expression "dans des circonstances et conditions essentiellement semblables" la même signification qu'y attachent plusieurs membres de ce Comité.

Par exemple, la Loi des chemins de fer (articles 314 et 325) contient plusieurs dispositions concernant la disparité injuste envers les expéditeurs, les localités et, dans tous ces articles se retrouvent ces mots "dans des circonstances et conditions essentiellement semblables". Mais devant ce long historique de décisions judiciaires, mais non de décisions pratiques de la Commission, quelle chance peut avoir le petit expéditeur en face des interprétations passées auxquelles la Commission se réfère dans tous les appels qui lui sont soumis.

De plus, l'interprétation que donne la Commission des chemins de fer à la disparité injuste ignore les localités.

La teneur de l'article 29 du bill est identique à celle de l'article 320 de la Loi des chemins de fer. Voici cet article 29:

> Pour décider si une taxe moins élevée ou une différence de traitement constitue ou non une préférence indue ou une disparité injuste, la Commission peut considérer s'il est nécessaire d'exiger cette taxe moins élevée ou d'établir cette différence de traitement, pour assurer, dans l'intérêt du public, les transports qui ont donné lieu à cette réduction ou à cette différence et considérer également s'il est impossible d'atteindre ce but sans faire subir aux taxes plus élevées une réduction indue.

Ici il faut bien spécifier qu'il est question de l'intérêt national, ainsi que le suggère le rapport de la Commission Duncan, de 1926. Je vous cite, de la page 26 de ce rapport le passage qui traite justement de ce rapport et qui se lit comme suit:

> Actuellement, le travail de la Commission des chemins de fer se borne aux deux considérations suivantes:
> (*a*) Compensation raisonnable à la compagnie de transport, et
> (*b*) Aucune préférence indue ni aucune disparité injuste à l'égard des commerçants.
>
> L'article 320 de la Loi des chemins de fer semble accorder les pouvoirs plus étendus, que nous avons à l'esprit, à la Commission des chemins de fer, autant que peut être impliqué la question de préférence indue ou de disparité injuste.

Permettez-moi de vous dire que je cite encore des extraits du rapport de la commission Duncan.

> 320. Pour décider si une taxe moins élevée ou une différence de traitement constitue ou non une préférence indue ou une disparité injuste, la Commission peut considérer s'il est nécessaire d'exiger cette taxe moins élevée ou d'établir cette différence de traitement, pour assurer, dans l'intérêt du public, les transports qui ont donné lieu à cette réduction ou à cette différence, et considérer également s'il est impossible d'atteindre ce but sans faire subir aux taxes plus élevées une réduction indue.

Je continue à citer le rapport:

> Même ici, nous croyons que si l'on avait en vue les intérêts commerciaux les plus considérables, l'article devrait être rendu plus clair, et qu'au lieu des mots "dans l'intérêt public" (qui peuvent s'interpréter comme s'ils voulaient dire l'intérêt du public "consommateur"), les mots devraient clairement désigner qu'il s'agit des intérêts nationaux (tant "producteur" que "consommateur"). Si telle n'a pas été l'intention primitive attribuée à l'article, nous suggérons que c'est l'intention qu'on

devrait lui attribuer aujourd'hui. Nous croyons, de plus, que l'autorité de la Commission des chemins de fer devrait être étendue de manière qu'elle puisse connaître de la question de compétence raisonnable. La Commission des chemins de fer aurait alors la compétence pour faire une enquête analogue à celle que le président des chemins de fer nationaux canadiens est, d'après lui, tenu de faire comme partie de ses fonctions (et comme chef du chemin de fer); et si, au point de vue du public, elle croit qu'on devrait faire l'expérience d'un tarif demandé, elle devrait pouvoir être libre de constituer ce tarif, même si, à l'époque de la demande, ce tarif ne devait pas, de lui-même, apporter une compensation raisonnable à la compagnie de chemin de fer.

M. HANSON: Ils ont ce pouvoir maintenant. Ils peuvent abaisser les tarifs, mais ils ne peuvent les relever.

Le TÉMOIN: La rédaction de ces articles devrait être plus claire et plus précise afin de leur donner un sens plus large au besoin. Il y a un autre point qu'il faut bien remarquer, le voici: comment la Commission des transports, appelée à se prononcer, pourra-t-elle juger impartialement quels sont les tarifs de transports justes et quels sont ceux qui sont injustes, alors qu'il n'y a pas moyen de savoir quels sont les frais réels de ce mode de transport? Il est bien avéré que les chemins de fer n'appuient pas leurs tarifs sur le principe des frais réels d'exploitation, mais plutôt, d'une manière générale, sur ce principe de faire rapporter au transport tout ce qu'il peut produire.

L'arrêté ministériel C.P. 886, de juin 1929, ordonnait à la Commission des chemins de fer de faire une enquête complète sur les frais maximums de transport, mais elle n'en a jamais rien fait. Voici ce que dit un extrait de cet arrêté:

> Comme la production et l'exportation du grain et de la farine constituent une partie importante de l'actif du pays, et afin d'encourager le développement ultérieur des provinces de l'Ouest productrices du grain, l'avenir du pays étant subordonné, dans une large mesure, à ce développement, le comité est de plus d'avis qu'il est à désirer que les frais maximums de transports soient déterminés et connus, et il considère par conséquent que le maximum des tarifs établi pour le transport des grains et de la farine, actuellement en vigueur en vertu de l'accord de la Passe du Nid-de-Corbeau, ne devrait pas être dépassé.
>
> Le Comité recommande donc que la Commission reçoive instruction de faire une enquête complète sur l'armature tarifaire des chemins de fer et des compagnies de chemin de fer soumises à la juridiction du Parlement, dans le but d'établir un système de tarifs justes et raisonnables et qui, dans des circonstances et conditions substantiellement semblables, s'appliquent uniformément à toute personne et à toute localité, afin de permettre la plus grande liberté possible d'échange des denrées entre les différentes provinces et les divers territoires du Dominion, et l'expansion de notre commerce, tant extérieur que domestique, eu égard aux besoins de l'agriculture et des autres industries fondamentales, et particulièrement à...

et il continue en désignant les ports de l'est et de l'ouest du Canada et en indiquant les développements du commerce qui passe par le canal de Panama.

Je demande à n'importe quel membre de relire ces mots attentivement et de se demander, à la lumière des décisions passées de la Commission des chemins de fer, si l'on ne devrait pas prendre plus de soin à rédiger et à agencer ces articles du bill des transports, afin que la nouvelle Commission des transports, qui en réalité sera l'ancienne commission des chemins de fer, puisse donner une interprétation plus large de ces articles variés mais importants, interprétation que le Parlement s'attend qu'elle donne.

[M. Thomas Reid, M.P.]

Le PRÉSIDENT: Les membres du Comité ont-ils des questions à poser à M. Reid? Si l'on n'a pas d'autres questions, nous allons remercier M. Reid pour son témoignage très au point et très intéressant.

M. Howden:

D. Avant que M. Reid ne termine son témoignage, j'aimerais établir le fait que sa principale objection au bill est celle suggérée par M. Mutch, que les futures compagnies de transport par eau ne pourront pas obtenir de patente parce que le bill les rend victimes d'un passe droit. Est-ce là votre principale objection?—R. C'est ainsi que je vois la chose, docteur, et alors, évidemment, pour la clause de disparité injuste, il y a la cour d'appel et le Conseil privé. Je crois que ce sont là les principaux arguments que j'ai essayé de développer.

M. Young:

D. Quelle sorte de cour d'appel suggéreriez-vous?—R. Bien, je ne suis pas ici pour suggérer une cour d'appel, mais j'aimerais voir un autre tribunal que le Conseil privé, car, ayant fait l'expérience des comparutions devant le Conseil privé et la Commission des chemins de fer, je parle en connaissance de cause, ou du moins d'expérience. Je crois avoir raison de dire que le cabinet a beaucoup de répugnance à renverser une décision de la Commission des chemins de fer. L'honorable ministre qui est ici et aussi M. Stevens, je le sais, peuvent vous dire s'il en est ainsi. Ils le disent clairement. Ils disent: "nous ne connaissons pas cette question; nous n'aimons pas à nous en occuper." Je vais dire la vérité carrément au Comité. Ils craignent que, s'ils renversent une décision de la Commission des chemins de fer, tout appel renvoyé par la Commission leur sera soumis. Je crois que cette opinion est juste. Ils craignent que des influences politiques s'exercent sur le cabinet pour faire renverser les décisions de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. HOWE: Très souvent, les causes qui nous viennent ne comportent pas de forts motifs de revision.

M. YOUNG: Il est beaucoup plus facile de suggérer une cour de revision que d'en nommer une.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a qu'une cour à laquelle on pourrait s'adresser, c'est la Cour suprême du Canada.

M. HEAPS: Il veut en établir une autre.

Le TÉMOIN: Je suggère qu'il y en ait une autre. J'ai fait remarquer que sur les questions de droit la Loi des chemins de fer dit qu'on peut s'adresser à la Cour suprême du Canada, mais que pour les questions de fait on ne peut recourir à la Cour suprême du Canada et qu'il faut s'adresser au Conseil privé, et je prétends que le Conseil privé n'est pas le tribunal qu'il faut. Si le Comité, dans sa sagesse, dit que ce doit être la Cour suprême, très bien, mais je n'en suis pas sûr.

M. Heaps:

D. Suggérez-vous un autre tribunal que le Conseil privé?—R. Oui.

D. J'aimerais, monsieur Reid, que vous nous disiez quel autre tribunal vous avez en vue.

M. YOUNG: C'est ce que je lui demandais.

Le TÉMOIN: La loi mentionne actuellement deux tribunaux: la Cour suprême et le Conseil privé. Je ne suggère pas de créer un troisième tribunal. Je suggère qu'un autre tribunal que le Conseil privé entende les questions de fait.

M. Young:

D. Préféreriez-vous la Cour suprême du Canada?—R. Je ne sais pas si je préférerais la Cour suprême du Canada. Je ne risquerai pas d'opinion là-dessus.

D. Croyez-vous, monsieur Reid, après que la Commission des chemins de fer aura étudié cette matière attentivement, à l'aide de tous les avis techniques qu'elle peut avoir, croyez-vous pouvoir trouver un autre tribunal qui soit capable de donner une attention plus soignée à ces problèmes que la Commission des chemins de fer elle-même?—R. Oui, et je puis vous indiquer le chapitre et le verset. Lorsque nous avons comparu devant la Commission des chemins de fer sur la question des tarifs de marchandises venant de la Colombie-Britannique, nous avions des faits pour prouver qu'au Canada la plus faible rampe des chemins de fer se trouve à partir de la Colombie-Britannique. Nous avons demandé aux compagnies de chemin de fer de prouver que le taux d'exportation ne paye pas ou qu'il est avantageux. Elles ont refusé de le faire. Mais nous avons allégué devant la Commission que nous avions la plus faible rampe de tout le réseau canadien, et nous avons demandé pourquoi nous serions obligés de payer le double du prix lorsque les frais d'entretien sont les plus bas. Ne pensez-vous pas que nous avions le droit, après avoir été déboutés, de nous adresser à une cour d'appel, vu que la Commission des chemins de fer affirmait qu'une décision ayant été rendue en 1909 et un précédent établi, elle n'était pas disposée à renverser ces vieilles décisions.

Le PRÉSIDENT: Le principe n'est pas changé, mais les circonstances et les conditions varient, et la Commission en tient compte. Les principes fondamentaux qui ont été posés comme faisant partie de l'armature des tarifs sont respectés, et ils doivent être respectés si nous voulons avoir quelque stabilité.

Le TÉMOIN: Je crois que personne n'en doutera après avoir lu le dernier jugement relatif à l'appel sur les tarifs de transport des marchandises.

M. Young:

D. Supposé que quelqu'un d'entre-nous qui s'adresse soit à la Commission des chemins de fer soit au Conseil privé n'obtienne pas la réponse qu'il désire et aimerait avoir un tribunal d'appel, je voulais savoir, advenant l'établissement de ce tribunal, s'il pourrait être meilleur. Je suis allé devant le Conseil privé sur une question de taux à peu près semblable à celle qui a donné de la difficulté à mon ami M. Reid et sur laquelle le Conseil privé n'a rendu aucune décision. La question est de savoir à quelle cour d'appel nous pourrons aller. Je crois que nous sommes dans la même difficulté que M. Reid lorsqu'il répondit à la question. Il dit: "Je ne suis pas sûr; je ne sais pas." Pour ma part, je ne crois pas que la Cour suprême du Canada ait la compétence, soit en mesure ou soit capable d'étudier ces questions de la même manière que la Commission des chemins de fer. Je suis bien sûr que le cabinet n'est pas disposé à étudier les questions techniques. Lorsqu'il s'agit d'une politique nationale, on pourrait peut-être s'adresser au Conseil privé. Je crois que c'est pour cette raison que cet article est dans la loi, mais quand vous en venez aux questions vraiment techniques je n'ai pu encore trouver à quelle cour d'appel on pourrait s'adresser ou recommander au parlement de modifier la loi de façon à nommer quelqu'un à qui nous adresser. Si M. Reid connaît quelque chose de ce genre, comme membre de ce Comité, je serais très heureux de l'entendre. —R. Voici ce que je cherche à vous faire comprendre: grâce à la présente loi vous allez créer une commission des transports qui de fait, sera, avec l'addition de quelques autres experts et de nouveaux membres, la Commission des chemins de fer. Cette nouvelle commission peut approfondir la question du transport par air ou autrement et maintenir que les décisions qui ont été faites et rendues relativement aux questions de chemins de fer serviront de guide pour les décisions futures. Pour contourner cette difficulté il vous faudra changer la rédaction de la loi ou nous donner une meilleure cour d'appel.

M. Heaps:

D. Connaissez-vous quelques autres organismes qui favorisent l'établissement d'un tribunal d'appel qui se prononcerait sur des décisions rendues par la Commission des chemins de fer?—R. Est-ce que je connais de tels organismes?

D. Un organisme quelconque constitué comme ceux que vous représentez ici ce matin?—R. Je ne crois pas qu'il ait été formulé de représentations concernant un nouveau tribunal d'appel autres ques les opinions exprimées par ceux qui ont été appelés à s'occuper de la question.

Le PRÉSIDENT: En tout cas, je ne crois pas que nous étudions cet aspect de la question pour le moment, mais nous pourrions l'étudier quand nous aborderons les articles du bill.

Je crois que M. Reid a bien fait de signaler cet aspect de la question à l'attention des membres du Comité. Ils pourront y réfléchir, puis quand nous aborderons les articles du bill qui traitent d'appels, nous serons alors mienx renseignés. Je demanderai encore une fois aux membres du Comité s'ils désirent poser des questions à M. Reid. S'ils n'en ont pas, alors nous vous remercions beaucoup M. Reid de votre excellent exposé.

(Le témoin se retire.)

Maintenant, messieurs, ceci clôt l'ordre du jour de ce matin. Jeudi matin et jeudi après-midi nous entendrons les représentants de la *Canadian Automotive Transportation Association*, de la *Automotive Transports Association* d'Ontario, du *Conduit Company*, ainsi que M. Rhéaume. Si nous le pouvons, nous entendrons également des représentants de la Chambre de Commerce de Hamilton, du *Board of Trade* de Montréal et du *Board of Trade* de Toronto.

M. HEAPS: L'après-midi?

Le PRÉSIDENT: Soit le matin ou l'après-midi. Puis, vendredi, nous entendrons le représentant de la *Canadian Industrial Traffic League*, M. Birchell qui représente le gouvernement provincial des provinces Maritimes, ainsi que les représentants du gouvernement provincial de Québec, de la *Canadian National Millers Association* et du *Montreal Corn Exchange Association*.. Je crois que cela marquera la clôture de l'audition de témoins, à cette exception que mardi, le capitaine Foote, de la *Foote Transit Company*, et M. Campbell seront ici pour une courte période, vu qu'ils n'ont pu assister à la séance d'aujourd'hui. Ensuite, les voituriers seront invités à faire tous les exposés complémentaires qu'ils jugeront opportuns avant que nous n'abordions l'étude du bill clause par clause.

Nous allons ajourner maintenant jusqu'à 10 h. 30 jeudi matin de cette semaine.

A 12 h. 42, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau jeudi, le 12 mai, à 10 h. 30 du matin.

APPENDICE

COMPAGNIE DE CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN

SERVICE DU CONTENTIEUX

MONTRÉAL, le 9 mai 1938.

Le lieutenant-colonel THOMAS VIEN, député, président,
Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes,
Chambre des communes,
Ottawa.

MONSIEUR,—Le compte rendu de l'enquête sur le bill 31 du jeudi 5 mai contient quelques erreurs sur lesquelles j'attire votre attention.

1. A la fin du premier paragraphe, page 42, le mot "objections" devrait être remplacés par le mot "condamnables".

2. A la dernière ligne du premier paragraphe, page 43, le mot "loi" devrait être remplacé par le mot "règlement".

3. A la sixième ligne de la page 42 (version anglaise), le mot "discrimination" devrait être remplacé par le mot "distinction".

4. A la deuxième ligne du bas de la page 55, remplacer le mot "soutenu" par le mot "allégué".

5. A la dernière ligne du deuxième paragraphe, page 56, remplacer les mots "faire face à la concurrence" par le mot "circonstance".

6. A la dix-huitième ligne de la page 57, remplacer les mots *"Royal and Rule Traffic Act"* par les mots *"Railway and Canal Traffic Act"*.

7. A la dixième ligne de la page 60, mettre un point après le mots "autre". Le reste du paragraphe devrait être remplacé par ce qui suit:

> "D'après quel principe peut-on prétendre que les chemins de fer, qui sont tenus de donner un service efficace en toutes saison, quel qu'en soit le coût, devraient être assujétis à la concurrence de voituriers non réglementés, qui peuvent accorder des taxes convenues et se livrer à toute espèce de concurrence ruineuse qu'il leur plaît de mettre en œuvre?"

8. A la 11e ligne du quatrième paragraphe de la page 60, après les mots "même nature" ajoutez les mots "ou semblable".

9. A la première ligne de la page 61, remplacer le mot "réglementation" par le mot "situation".

10. A la deuxième ligne du dernier paragraphe (version anglaise), substituer les mots "can compete" aux mots "cannot meet".

11. A la sixième ligne du bas de la page 64, substituer aux deux premiers mots "le grain" les mots "la farine".

Votre tout dévoué,

L'avocat général,

G. A. WALKER.

SESSION DE 1938

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Concernant

LE BILL n° 31—LOI DES TRANSPORTS, 1938

Fascicule No 5

SÉANCE DU

JEUDI 12 MAI 1938

TÉMOINS:

M. M. J. Patton, secrétaire de la Canadian Automobile Transportation Association.

M. Lewis Duncan, K.C., Toronto représentant l'Automotive Transport Association of Ontario.

M. J. G. Saunders, Chambre de Commerce, Hamilton, Ontario.

M. T. Marshall, Board of Trade, Toronto, Ont.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 12 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 h. 30 du matin sous la présidence de sir Eugène Fiset, président adjoint.

Membres présents: MM. Barber, Bertrand (*Laurier*), Brown, Clark, (*York-Sunbury*), Cochrane, Dupuis, Edwards, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, Fiset (*sir Eugène*), Gladstone, Hamilton, Hansell, Hanson, Heaps, Howden, Isnor, Johnston (*Bow River*), Lockhart, MacKinnon (*Edmonton-Ouest*), MacNicol McCallum, McCann, McCulloch, McIvor, McKinnon (*Kenora-Rainy River*), McNiven (*Regina City*), Maybank, O'Neill, Parent (*Terrebonne*), Ross (*Moose Jaw*), Stevens, Streight, Sylvestre, Wermenlinger, Young.

Sont aussi présents: L'hon. M. Howe, ministre des Transports; M. W. E. Campbell, chef de la division du trafic, Commission des chemins de fer; M. W. J. Matthews, division du contentieux, ministère des Transports.

Mise à l'étude du bill n° 31, Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemin de fer, navires et aéronefs.

Le Comité approuve une correction, compte rendu du 5 mai, dans le témoignage de M. W. E. Campbell; voici:

Page 52, dernier paragraphe, substituez "point A" à "point B".

Ordonné,—Que le mémoire de la *Ellis Shipping Company, Limited,* soit imprimé. (*Voir appendice au compte rendu d'aujourd'hui.*)

M. M. P. Patton, secrétaire de la direction, *Canadian Automotive Transportation Association,* est appelé; au nom de cette compagnie, il témoigne contre le projet de loi. Il propose plusieurs amendements. Il se retire.

M. Lewis Duncan, K.C., Toronto, est appelé. Il comparaît au nom de la *Automotive Transport Association of Ontario.* M. Duncan parle longuement au Comité.

A 1 h. le Comité s'ajourne jusqu'à 4 h. de l'après-midi.

Le Comité se réunit de nouveau à 4 h. sous la présidence de sir Eugène Fiset.

Membres présents: MM. Barber, Bertrand (*Laurier*), Bonnier, Brown, Clark (*York-Sunbury*), Cochrane, Damude, Edwards, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, Fiset (sir Eugène), Hamilton, Hansell, Hanson, Howden, Isnor, Johnston (*Bow River*), Lockhart, MacInnis, MacKinnon (*Edmonton-Ouest*), MacNicol, McCallum, McCann, McCulloch, McIvor, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), McNiven (*Regina City*), Maybank, Mulock, O'Neill, Parent (*Terrebonne*), Ross (*Moose Jaw*), Stevens, Stewart, Streight, Sylvestre, Wermenlinger, Young.

Est aussi présent: M. W. E. Campbell, chef de la division du trafic, Commission des chemins de fer.

M. Lewis Duncan, K.C., est rappelé et examiné de nouveau. Il se retire.

M. J. G. Saunders, Chambre de Commerce, Hamilton, Ont., est appelé. Il donne lecture d'un mémoire sur lequel on le questionne. Il se retire.

A la demande de M. Ross (Moose Jaw), il est

Ordonné,—Que la correction suivante soit faite dans le compte rendu:

A la page 111, 26e ligne biffez les mots "wagon complet" et substituez-y les mots "train complet".

M. T. Marshall, Board of Trade, Toronto, Ont., est appelé. Il donne lecture d'un court mémoire et ajoute quelques remarques. Il se retire.

En l'absence d'un représentant du Board of Trade de Montréal, invité pour aujourd'hui, il est

Ordonné,—Que le mémoire soumis soit imprimé.

Le Comité s'ajourne jusqu'à demain, 13 mai, à 10 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité.
JOHN T. DUN.

TÉMOIGNAGES

SALLE 277,

CHAMBRE DES COMMUNES,

Jeudi, 12 mai 1938.

Le comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes, se réunit à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de sir Eugène Fiset, vice-président.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons reçu une lettre de M. W. E. Campbell, chef de la division du trafic de la Commission des chemins de fer du Canada, demandant la correction d'une erreur dans l'impression des procès-verbaux. Sa lettre est ainsi conçue:

> Dans le fascicule n° 2 du compte rendu relatif à la Loi des transports, bill n° 31, 5e ligne du bas de la page 52, là où l'on a imprimé "point B", il faudrait lire "point A".

Cette correction sera faite.

Nous avons aussi reçu une lettre de MM. Beauregard, Phillimore et Saint-Germain, de Montréal, demandant que la lettre envoyée par eux, en date du 25 avril, au nom de leurs clients, *The Ellis Shipping Company Limited*, soit lue au Comité. *The Ellis Shipping Company Limited* ne désire pas faire de déposition orale. (*Voir appendice au compte rendu de ce jour.*) Ces messieurs ont-ils un représentant ici?

Messieurs, M. M. J. Patton qui est ici, comme représentant de la *Canadian Automotive Transportation Association* est appelé.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité;

Je dépose devant vous un mémoire au nom de la *Canadian Automotive Transportation Association*, qui groupe des entreprises de transport de louage de tout le Canada. Je dois expliquer que notre association est une fédération des différentes associations provinciales de transport commercial automobile. Quoique le transport automobile roulier ne soit pas spécifiquement mentionné dans le bill que vous étudiez, les membres de notre association, comme concurrents d'autres modes de transport placées sous le régime du bill, sont atteints par ses dispositions d'une manière fâcheuse et vitale, et c'est pourquoi nous vous demandons d'être assez bons d'écouter nos doléances. Nos objections sont entièrement limitées à la partie V du bill: "Taxes convenues". Je ne me propose pas d'examiner en détail l'application des taxes convenues au transport automobile; je ne veux traiter que d'un certain nombre de ses aspects principaux. Une des associations que nous fédérons, l'*Ontario Automotive Transport Association*, paraîtra bientôt devant vous par l'organe de son conseiller assisté de fonctionnaires de l'association et d'entrepreneurs de transport; je suppose qu'elle étudiera en détail les effets de ces taxes sur les voituriers automobiles.

La *Canadian Automotive Transportation Association* et les associations provinciales qu'elle fédère s'efforcent depuis des années de faire mettre en vigueur dans les diverses provinces une mesure de réglementation des taux comparable à celle adoptée en 1904 pour les compagnies de chemins de fer, par l'établissement de la Commission des chemins de fer,

après de nombreuses années de réductions, rabais et confusion dans les taux. Je crois pouvoir dire que nous avons fait de réels progrès dans cette direction. Il faut vous rappeler que le transport automobile commercial est une industrie jeune, — n'ayant guère qu'une dizaine d'années, même dans les provinces où elle est le plus avancée. En Ontario, où elle a atteint son plus grand développement, elle ne parvint qu'en 1928 à une importance suffisante pour que le gouvernement se crût justifié d'émettre des permis de véhicules publics commerciaux. Actuellement, dans toutes les provinces, sauf l'Ile du Prince-Edouard, il faut obtenir des certificats de nécessité et de commodité délivrés par une autorité compétente avant l'émission d'un permis d'utiliser les routes; et la plupart des provinces ont prévu dans leurs lois des dispositions pour le dépôt, l'affichage et la réglementation des taux, bien qu'en certaines provinces le mécanisme administratif que cela comporte n'ait pas encore été établi. Il y a des réglementations assez complètes sur l'état des véhicules, les chargements, les assurances, les heures de travail, la continuité du service, etc. Il est absolument inexact de dire, en matière de transport roulier, comme l'a dit M. Rand dans son témoignage qu'il n'y a guère de restriction à la liberté d'action illimitée, ou, comme l'a dit M. Walker, qu'il n'y a aucun degré de réglementation. Au contraire, il y a un fort degré de réglementation, comme toute personne se donnant la peine de chercher s'en apercevra.

La Colombie-Britannique exige le dépôt de tarifs et leur observation. Les changements doivent se faire d'une manière régulière, après avoir dûment donné avis. Dans cette province, un administrateur permanent, assisté par un comité consultatif, a été nommé, et le secrétaire de notre association de cette province me dit que l'administrateur a formé des projets en vue d'une meilleure application générale de la Loi de la voirie, comprenant le dépôt des taux par districts, leur approbation et leur mise en vigueur.

Dans les trois provinces des Prairies existent des commissions de la circulation; elles exigent le dépôt de tarifs et fixent réellement le barème des taux basé sur la classification du fret canadien. Au Nouveau-Brunswick, une commission des voituriers automobiles a juridiction; elle a établi une classification et une échelle de taux, par classe, pour les chargements de moins d'un camion. Les chargements complets sont prévus à 10 ou 20 p. 100 de moins que les taux spécifiés pour les autres classes.

M. Isnor:

D. Depuis combien de temps est-ce en vigueur au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse?—R. Je ne crois pas qu'ils soient en vigueur depuis très longtemps.

La Nouvelle-Ecosse possède une législation analogue à celle du Nouveau-Brunswick, mais n'a pas encore émis les règlements nécessaires pour la question des taux. La province de Québec a une législation d'une nature très large, autorisant sa Commission des services publics à émettre une réglementation des taux, mais cette réglementation n'a pas encore été émise. En Ontario, la Loi des véhicules commerciaux contient une disposition pour réglementer la publication, le dépôt et le paiement des taxes, mais l'arrêté du conseil nécessaire pour la mettre en vigueur n'a pas encore été passé. Comme vous le savez sans doute, une commission royale se livre à une enquête approfondie sur les voituriers automobiles en Ontario, et nombre des témoignages ont été favorables à l'établissement d'un tribunal pour réglementer les taux. Les associations ontariennes qui font partie de notre fédération recommandent vivement la nomination de ce corps.

Vous verrez donc que les lois et règlements des provinces constituent déjà un cadre pour établir le dépôt et la réglementation des taux, et là où ce n'est encore fait, on s'en approche d'une manière encourageante. Notre association s'est toujours efforcée d'obtenir la réglementation des taux, et nous avons été très

[M. M. J. Patton.]

encouragés par les progrès accomplis jusqu'à ce que ces taxes convenues fussent proposées. Si elles sont approuvées, on ne peut s'attendre à ce que les gouvernements provinciaux, qui ont juridiction sur la réglementation des taux de transport roulier, maintiennent leurs mesures actuelles de réglementation des taux ou mettent en vigueur d'autres mesures actuellement projetées.

M. Young:

D. Pourquoi?—R. Parce que cela influerait sur les revenus.

Il ne serait pas raisonnable non plus de s'attendre à ce qu'ils restent indifférents et voient les revenus importants qu'ils retirent maintenant de camions commerciaux publics disparaître presque complètement sans recourir aux moyens dont ils peuvent disposer pour faire l'équilibre avec les chemins de fer. L'adoption de taxes convenues rendrait de nul effet le progrès marqué déjà réalisé dans le sens de la stabilisation et jetterait en quelque sorte tous les tarifs dans le gouffre de la concurrence effrénée et de la disparité indue d'où les chemins de fer n'ont pu sortir qu'après une période de plus de 60 ans. Il nous suffit de jeter un regard rétrospectif et d'examiner les conditions qui existaient dans le domaine des tarifs ferroviaires antérieurement à 1904 telles que décrites dans le rapport du professeur McLean pour nous rendre compte de la situation à cette époque. Nous avons essayé de nous élever au niveau des chemins de fer en matière de réglementation des tarifs; les chemins de fer proposent maintenant au moyen des taxes convenues de s'abaisser au niveau au-dessus duquel nous avons essayé de nous élever. La proportion en faveur de la légalisation des taxes convenues marque un retour à la loi du plus fort dans la concurrence au chapitre du transport, concurrence nuisible à la fois à toutes les formes de transport et aux expéditeurs. Tel que signalé dans les protestations déjà formulées par les représentants des expéditeurs qui ont témoigné ici, ce sont les expéditeurs qui seront naturellement les gros perdants.

Il s'ensuivra inévitablement de la confusion, une concurrence coupe-gorge et une inégalité de traitement indue. Et qu'obtenons-nous sous forme de compensation pour cet état de choses? Le ministre et les porte-paroles des chemins de fer ont indiqué que les chemins de fer espèrent reprendre le trafic qu'ils ont perdu aux camions commerciaux publics. Il ne fait pas de doute que les deux puissants chemins de fer forts de leur capitalisation de 4.5 billions peuvent facilement baisser les taux à un niveau bien inférieur au prix de revient et les maintenir à ce niveau assez longtemps pour forcer les compagnies de camionnage d'abandonner les affaires s'ils veulent utiliser les taxes convenues trop librement. Même les compagnies de camionnage les plus importantes disposent seulement d'un capital de quelques centaines de mille dollars et la grande majorité des camionneurs n'ont qu'une fraction de cette capitalisation. Aucune de ces compagnies ne peut recourir au trésor public pour solder ses déficits comme le fait l'un de nos grands chemins de fer. Elles n'ont pas les moyens de continuer leurs opérations à perte pour une période prolongée. Les chemins de fer peuvent le faire et le font. Il ne fait pas de doute que les chemins de fer en utilisant les grandes ressources qu'ils possèdent au chapitre du capital pourraient, s'ils utilisaient les pouvoirs que leur confère ce bill, s'appliquer à réduire les tarifs à un niveau si inférieur à celui du coût réel du service d'abord sur une voie de transport roulier puis ensuite sur une autre jusqu'à ce qu'ils soient en mesure d'éliminer complètement le service public de transport par les grandes routes. Et l'on pourrait atteindre ce but sans que les camionneurs affectés aient même le droit sous le régime de ce bill de formuler leurs protestations auprès de la Commission des transports. C'est notre opinion arrêtée, et nous ne pouvons l'exprimer trop énergiquement, que le bill devrait comporter une disposition contre ce genre de réduction exagérée de tarifs par des chemins de fer, une disposition stipulant qu'il ne sera pas arrêté de taxe convenue inférieure à la somme que coûtera le service aux chemins de fer, et tel coût du service devrait inclure non seulement les débours inhérents au

transport des marchandises mais les frais fixes également. En d'autres termes, les chemins de fer qui comptent sur le trésor public pour solder leurs déficits ne devraient pas avoir le droit de diriger leurs opérations à perte sous le régime des taxes dans le but de contraindre un concurrent à abandonner les affaires.

Analysons d'abord ce que les chemins de fer vont gagner s'ils décident d'exercer pleinement les pouvoirs que ce bill leur confère indubitablement. D'après le rapport du Bureau fédéral de la statistique pour 1936, il y a au Canada un total de 231,565, camions-automobiles et remorqueuses de toutes sortes, dont 21,155 seulement, ou moins de 10 p. 100, sont des véhicules commerciaux publics. Et 21,000 camions, particulièrement quand un tiers environ se compose de camions de ferme, ne peuvent transporter qu'un très faible pourcentage des marchandises que les chemins de fer transportent. Il est difficile de recueillir des statistiques portant sur la quantité de marchandises que ces camions commerciaux publics transportent au cours d'une année, mais en 1931, M. Bernard Allen, économiste des Chemins de fer Nationaux du Canada estima que les camions faisant fonction de voituriers publics transportèrent 1,400,000 tonnes, soit environ 1.2 p. 100 de la quantité que transportèrent les chemins de fer.

L'hon. M. Stevens:

D. Cette estimation a été faite en 1931?—R. En 1931.

Le pourcentage a peut-être augmenté depuis, mais même s'il a doublé ou triplé, il reste néanmoins une fraction infiniment petite des 69,000,000 de tonnes que les chemins de fer transportèrent en 1935. Même s'ils mettaient la main sur tout ce trafic en vaudrait-il la peine de jeter par-dessus bord notre système de réglementation des tarifs ferroviaires acquis après tant d'années d'efforts et de cesser de maintenir le progrès indubitable déjà réalisé sous le rapport de la réglementation des tarifs de camionnage?

Mais même si l'application désordonnée des taxes convenues avait pour effet de chasser des routes tous les voituriers commerciaux publics, les chemins de fer ne retiendraient pas le trafic acquis. C'est ce que l'expérience a démontré en Grande-Bretagne et dans d'autres pays où des mesures répressives ont été appliquées aux voituriers commerciaux publics. Le public n'abandonnera pas les avantages du transport automoteur avec ce qu'il comporte en matière de commodité et d'économie. Si on lui refuse l'usage de camions publics, il achètera ses propres camions quand il le pourra. Les chemins de fer n'obtiendront pas le trafic. Il continuera de circuler par les routes. Il passera tout simplement du véhicule moteur public au véhicule moteur privé. Le principal perdant sera la petite entreprise commerciale dont le volume de trafic insuffisant ne justifie pas l'achat de camions. La firme importante favorisée du transport d'une forte quantité de marchandises utilise tout simplement ses propres camions et enlève du trafic au petit camionneur grâce à son service supérieur et à son tarif moins élevé. Ainsi, les "taxes convenues" donneraient du trafic à ceux qui en ont et en enlèveraient à ceux qui n'en ont pas.

C'est précisément ce qui arrive en Grande-Bretagne à l'heure actuelle. Sous un régime de répression des voituriers rouliers au profit des chemins de fer, le nombre des voituriers automobiles privés ou "subordonnés", ainsi qu'on les appelle là-bas, augmente tandis que le voiturier automobile public est à la baisse nonobstant l'état prospère du commerce en général. Depuis le mois de septembre 1935, alors qu'une statistique fut dressée pour la première fois, jusqu'en juin 1937, le nombre des voituriers publics munis de permis en Grande-Bretagne a diminué de 10,864, soit de 6.98 p. 100, tandis que le nombre des voituriers privés affectés au transport de marchandises a augmenté de 58,494, soit de 19.25 p. 100. Cela, il me semble, constitue pour nous au Canada une leçon significative,—baisse de 7 p. 100 chez les voituriers publics, augmentation de 19 p. 100 chez les voituriers privés en moins de deux ans.

[M. M. J. Patton.]

Je prétends que la même chose se produirait au Canada. Dans la mesure où vous reléguériez vos voituriers-automobiles publics à l'arrière-plan, les voituriers privés augmenteraient et les chemins de fer auraient toujours à faire face au vieux problème que pose la concurrence automotrice. Il ne s'agit pas de régler la situation en facilitant aux chemins de fer la tâche de bouleverser le transport public qui est si essentiel au petit commerçant, mais de réglementer les tarifs de camionnage au moyen de commissions provinciales tout comme les tarifs ferroviaires sont réglementés actuellement par la Commission des chemins de fer. Je prétends que l'on pourrait appliquer ce régime et on l'appliquerait beaucoup plus rapidement si les chemins de fer voulaient collaborer avec les camionneurs à cette fin.

Les taxes convenues comportent aussi un élément d'injustice à l'endroit du public. L'on reconnaît généralement que le chemin de fer joue le rôle le plus utile dans le transport des marchandises en vrac sur de longs parcours, tandis que le véhicule automobile excelle dans le transport de chargements incomplets sur de courts parcours. Il faudrait admettre comme question de politique publique que le public devrait avoir droit aux avantages qui tiennent à chaque mode de transport. Les taxes convenues sont directement opposées à ce principe, en ce sens qu'elles tendent à détourner le transport des chargements incomplets de l'agence la mieux adaptée par la nature pour l'effectuer à bon marché et expéditivement à celle qui est moins efficace. Ainsi, elles empêchent une division juste des fonctions entre les divers modes de transport. L'application du principe démodé régissant la fixation des tarifs qui comporte l'imposition de tarifs suivant ce que le service vaut à l'expéditeur ou ce que ce trafic peut supporter a pour effet d'aggraver la situation. C'est un régime applicable sous un monopole, mais quand des modes concurrents de transport existent, la tendance, aussi inévitable qu'est la tendance de l'eau de suivre la pente d'une côte, est de baser les tarifs sur ce qu'il en coûte pour rendre le service. Lorsque le coût du service a libre jeu dans la détermination des taux, les moyens de transport de concurrence s'ajustent naturellement aux domaines où s'adapte le mieux leur fonctionnement, et le public en profite. Mais dans un domaine où existent des moyens de transport qui se concurrencent, un expédient tel que les taxes convenues engage les chemins de fer à transporter du trafic pour lequel ils ne sont pas le mieux adaptés, à moins que le prix coûtant; il arrive alors que les autres denrées pour le transport desquelles ils sont bien adaptés en supportent la perte sous forme de taux de transport plus élevés, ou bien ce sont les actionnaires.

Ainsi une échelle de taux établie artificiellement tend à l'injustice; non seulement elle compromet la stabilité de l'armature industrielle de chaque moyen de transport mais elle empêche aussi la répartition appropriée pour l'avantage du public.

Bref, les taxes convenues produiraient de nombreux dasavantages et il est difficile de comprendre l'avantage qu'elles apporteraient aux chemins de fer, autre qu'un avantage transitoire. Elles amèneraient sans conteste une ère de concurrence effrénée et l'incertitude des taux pour le public expéditeur, tandis que toute diminution de la concurrence des camions effectuant un service public qu'elles pourraient obtenir pour les chemins de fer, serait promptement éclipsée par l'essor de la concurrence des camions effectuant un service privé, comme cela est arrivé en Grande-Bretagne. Ces taxes porteraient préjudice au petit expéditeur, à l'avantage des sociétés puissantes, et, de plus, elles militeraient contre la coordination des divers moyens de transport, chacun selon le rôle qu'il est mieux adapté à remplir. Les désavantages l'emportent de beaucoup sur les quelques faibles mérites qu'elles comportent; nous prétendons que dans l'intérêt public général le bill ne devrait pas en faire mention.

J'ai fini mes observations, monsieur le président, sauf que j'ai un certain nombre de suggestions à faire concernant les modifications aux divers articles. Si vous voulez, je peux les insérer au compte rendu maintenant ou vous en remettre le texte pour qu'il y soit inséré.

L'hon. M. Stevens:

D. Monsieur le président, avant que le témoin n'entre dans le détail de ces modifications, j'aimerais lui poser une question générale. Je crois que M. Patton représente la *Canadian Automotive Transportation Association,* laquelle, je crois, englobe tous les intéressés au bill de l'industrie automobile?—R. Elle représente les exploitants de camions de louage dans tout le Canada, monsieur Stevens.

D. Votre Association serait-elle prête à discuter avec les compagnies ferroviaires ou à entrer dans des négociations avec elles pour qu'elles renoncent à leurs transports de concurrence sur de longs parcours, comme, disons, entre Windsor et Montréal, ou Toronto et Montréal,—je prends ces exemples,—et pour qu'elles coopèrent dans l'établissement d'un réseau alimentateur pour les chemins de fer; autrement dit, compenser toute perte du fait du renoncement au transport sur de longs parcours par l'augmentaion du réseau alimentateur pour les chemins de fer? Je veux dire, votre association étudierait-elle sérieusement ce problème avec ceux-ci?—R. Je n'ai reçu d'elles aucune instruction à ce sujet, mais, de façon générale, je crois qu'elle y consentirait. Il pourrait y avoir divergence d'opinions sur ce qui constituerait la ligne de démarcation entre les deux domaines, mais il est possible que les conversation les feraient disparaître.

D. Je demanderai donc au témoin de consulter son association et de donner plus tard des précisions sur ce point au Comité.—R. Avec plaisir.

M. MacNicol:

D. Monsieur le président, dois-je comprendre que le témoin a dit que dans la première partie du siècle il existait apparemment des taxes convenues secrètes, ou des taux, conclus entre les compagnies et les chemins de fer et qu'il a fallu du temps pour que le transport des marchandises progressât à son état actuel? Dois-je aussi comprendre qu'il a dit que si le présent bill permettait les taxes convenues, on reviendrait au chaos du passé?—R. Oui, c'est la substance de mon mémoire, monsieur.

D. Est-ce qu'il y eut des ententes secrètes au début?—R. Vous voulez dire entre les expéditeurs et les chemins de fer?

D. Oui.—R. C'est assez difficile de vous indiquer des exemples précis, mais je crois que le plus frappant a trait à l'industrie pétrolière.

M. Edwards:

D. Comment?—R. L'industrie pétrolière.

D. Voulez-vous dire la Rockefeller-Pennsylvania?—R. Exactement.

L'hon. M. Howe:

D. Ce bill n'accorderait aux chemins de fer aucune prérogative que ne possède pas votre industrie aujourd'hui, n'est-ce pas?—R. Non, aux point de vue légal, et technique; en réalité, oui. Ainsi que je le fais remarquer dans mon mémoire, les capitaux énormes qu'ils ont leur seraient un avantage très marqué.

D. Lorsque vous avez comparu l'an dernier vous aviez une demande à nous faire, d'après votre témoignage; cela devrait àtre exclu du bill. Nous croyions vous avoir donné plutôt satisfaction et avoir fait droit à votre demande.—R. Je ne vous comprends pas très bien, monsieur Howe, à propos de ce qui devait être exclu du bill.

D. Tout ce qui avait trait au transport automobile.—R. C'est encore une distinction très spécieuse. Je dis au début de mon mémoire que bien que le transport automobile n'y soit pas mentionné explicitement, le présent bill le vise.

D. Lorsque vous avez comparu l'an dernier, vous n'aviez qu'une chose à nous demander, c'était d'omettre du bill le transport automobile. Nous croyions vous avoir donné plutôt satisfaction en nous rendant à votre demande?—R. Je ne vous comprends pas, monsieur Howe; qu'est-ce qui devait être exclu du bill?

D. Toute mention du transport automobile.—R. Voici encore une distinction très spécieuse. Comme je le dis dans le premier paragraphe de mon mémoire, bien que le bill ne mentionne pas explicitement le transport automobile il le vise; il influe sur l'importance de la concurrence que se font les compagnies de transport automobile et de cette façon il les atteint directement.

L'hon. M. HOWE: Voici des notes que j'ai prises sur votre témoignage l'an dernier. M. Patton a terminé son mémoire en déclarant: "En terminant, nous soumettons aussi que la Partie IV, pour les motifs donnés, de même que toutes les autres mentions du transport roulier, soient rayées du bill".

M. Howden:

D. Ne seriez-vous pas d'avis que le transport roulier l'emporte encore sur les chemins de fer quant aux avantages que nous serions disposés à accorder à ces derniers?—R. Pas du tout, je ne l'admettrais pas. Il est très possible d'appliquer par le bill actuel des taux qui entraveraient le transport roulier.

D. Mais il serait impossible aux chemins de fer d'assurer le transport sur de faibles parcours pour concurrencer le transport roulier?—R. Ils le font et à perte.

D. Je veux dire qu'ils seraient tenus de le faire à un coût?—R. Ils y seraient obligés et ils le font déjà. Si vous aviez lu les témoignages donnés à la Commission royale de l'Ontario qui vient de siéger, je crois que vous en seriez convaincu.

M. MACNICOL: Pourrais-je vous interrompre?

M. HOWDEN: J'ai fini pour le moment. Je reprendrai après vous.

M. MacNicol:

D. Le témoin a déjà répondu peut-être à la question que je vais lui poser; je voulais lui demander le chiffre du tonnage transporté par les camions, le nombre d'employés, le nombre d'hommes utilisés à l'entretien de ces services de camionnage tant dans l'Ontario qu'au Canada entier?—R. Comme je l'ai déjà dit, il n'existe pas de registre du tonnage réel transporté. Nous avons en mains les calculs approximatifs dont j'ai parlé; nous connaissons aussi le nombre de camions. Quant aux employés, il est apparu, à la suite des témoignages entendus par la Commission royale de l'Ontario récemment, que l'une des plus grosses entreprises de camionnage de l'Ontario comptait 2.4 employés pour chaque camion. Vous pouvez ainsi vous faire une idée du chiffre du personnel. Il y a aussi naturellement les garages, les ateliers de réparations et le reste. Or ces chiffres sont très difficiles à obtenir.

M. Hanson:

D. Pouvez-vous nous donner le nombre approximatif de personnes employées dans l'industrie du transport par camion par tout le Canada? Je comprends que c'est difficile.—R. C'est très difficile. Je n'ai pas les données en mains. Mais je serai fort aise de vous les communiquer plus tard; je ne le puis présentement. Il ne s'agit pas, en effet, seulement de l'industrie même du transport; il y a aussi le commerce de l'essence, celui des garages et des réparations, celui de la fabrication des pneus; tous ces éléments se ramifient dans le corps de l'industrie.

M. Johnston:

D. Le témoin a parlé des chemins de fer luttant contre les camions; il a ajouté que les premiers transportaient parfois la marchandise à moins que le prix de revient; de quelles marchandises voulait-il parler, de l'huile? Quelles marchandises transportent-ils à moins que le prix de revient?—R. On a fourni plusieurs exemples de ce fait devant la Commission royale de l'Ontario.

D. Pouvez-vous vous assurer du prix de revient pour les chemins de fer?—R. C'est là qu'est la difficulté; ces derniers affirment qu'ils éprouvent des embarras. C'est certainement vrai. Ils considèrent qu'il leur est profitable de transporter des marchandises dans certaines circonstances à un tarif très bas. Prenons comme exemple une circonstance où leurs trains sont à peu près remplis de mar-

chandises; ils peuvent alors y ajouter quelques tonnes qui ne leur coûtent, à leur dire, à peu près rien. Nous prétendons que c'est là un mauvais système et qu'il importe de répartir le coût du transport sur l'ensemble du tonnage transporté.

M. Edwards:

D. Etes-vous en mesure de dire que les taxes convenues ne sont pas en usage présentement chez les compagnies de camionnage?—R. Il existe des conventions valant d'ordinaire pour une année et qui s'appliquent présentement. Mais elles sont en très petit nombre.

M. Young:

D. Mais elles sont semblables à celles-ci?—R. Dans l'Ontario où nous trouvons une statistique peut-être plus au point que dans les autres provinces, on compte trente pour cent de véhicules à moteur dans cette industrie; il y a 3,782 voituriers sur un nombre d'ensemble de 6,892, soit 5.5 p. 100 du total.

D. Mais ce n'est peut-être pas 5.5 p. 100 du volume de transport?—R. On fait du transport d'après des conventions à terme rédigées d'ordinaire pour une année chez les grosses compagnies.

M. Edwards:

D. Vous voulez parler de gros camions transportant toute la production de certaines manufactures sur le pied de taxes convenues ou à peu près?—R. Je ne crois pas que leur nombre soit considérable. L'*Ontario Automotive Transport Association*, qui doit parler après moi, sera peut-être en mesure de vous mieux renseigner que moi.

D. Y en a-t-il quelques-uns?—R. Oh! oui.

M. Howden:

D. Seriez-vous disposé à croire qu'en tant que les taxes convenues sont soumises à l'approbation de la Commission des chemins de fer, cette dernière ne permettrait pas aux chemins de fer de transporter des marchandises à moins que le prix de revient et que pour cette raison vous êtes amplement protégés?—R. C'est pourtant ce qui se fait présentement. Puis, le bill déclare que les marchandises doivent être transportées dans des conditions à peu près identiques.

D. J'ai toujours cru qu'il entrait dans les attributions de la Commission des chemins de fer de voir à ce que les chemins de fer ne transportent pas la marchandise à perte.—R. Non, je ne crois pas qu'il en soit présentement ainsi.

M. Heaps:

D. Je désirerais poser une couple de questions à M. Patton; je voudrais m'enquérir tout d'abord des salaires. Vous n'avez pas parlé de réglementation des salaires. Auriez-vous l'obligence de dire au Comité si la réglementation des salaires existe?—R. Dans l'Ontario il vient de se conclure une convention entre les entreprises de camionnage, leurs conducteurs et les autres éléments de main-d'œuvre aux termes desquelles presque toutes les grosses compagnies de camionnage ont convenu de rémunérer les chauffeurs à raison de 45c. en descendant jusqu'à 40c. et 35c. selon le genre de camions utilisés, l'expérience et la population des centres desservis.

D. Ceci pour Ontario?—R. Oui, et 30 p. 100 de tout le camionnage commercial du Canada se trouve dans l'Ontario.

D. Vous êtes-vous tenus à cette réglementation ou convention entre...?—R. C'est une convention réglementatrice.

D. Puis-je m'avancer un peu plus loin et vous demander dans quelles autres provinces existent ces conventions entre patrons et employés?—R. Je ne crois pas pouvoir vous répondre avec précision là-dessus; toutefois je crois savoir que la Loi du salaire minimum pour les hommes en Colombie-Britannique, y pourvoit... ordonnance N° 26: article 2.

[M. M. J. Patton.]

Que le salaire minimum de chaque employé et de chaque homme de moins de vingt et un (21) ans engagé dans l'industrie du transport ci-après décrite devra être le suivant:

1. Les chauffeurs de véhicules moteurs de 2,000 livres net ou plus, tel que spécifié sur le permis relatif aux véhicules moteurs, à l'exclusion de ceux désignés à l'article 7 de cette ordonnance.

(*a*) Pas moins que la somme de quarante (40) cents de l'heure quand la semaine de travail n'est pas moindre que quarante (40) heures et ne dépasse pas cinquante (50) heures.

(*b*) Pas moins que la somme de quarante-cinq cents (45c.) de l'heure quand la semaine de travail est moindre que quarante (40) heures.

(*c*) Pas moins que la somme de soixante cents (60c.) de l'heure pour chaque heure en sus de cinquante (50) heures par semaine et jusqu'à et y compris cinquante-quatre (54) heures par semaine.

D. C'est à peu près l'unique endroit du pays où l'on trouve une réglementation du salaire minimum pour les employés. Mais dans les autres provinces, existe-t-il quelque réglementation des salaires des conducteurs de camions?—R. Je ne crois pas posséder de données là-dessus. Je crains de n'en pas avoir.

D. Pouvez-vous nous renseigner sur les heures de travail de ces conducteurs de camions et de leurs aides?—R. Les règlements de l'Ontario stipulent dix heures de travail par jour.

D. Et six jours par semaine?—R. Oui.

D. Qu'y a-t-il à ce sujet dans les autres provinces?—R. C'est varié. J'ai par devers moi un renseignement concernant le Manitoba.

Nul conducteur d'un véhicule de service public ou d'un camion commercial, y compris le propriétaire de tel véhicule ou camion, qui en est aussi le conducteur, ne pourra être occupé à conduire ce véhicule ou camion plus de neuf heures, ni y faire tout autre travail, plus de douze heures pour chaque vingt-quatre heures consécutives, ni ne devra rester en fonctions plus de six jours pour toute semaine; mais ce paragraphe sera de nul effet advenant une panne de ce véhicule ou camion.

D. Il n'y a sans doute pas eu d'efforts de tentés de la part des propriétaires de camions pour faire réglementer les heures de travail, comme cela s'est fait dans la Colombie-Anglaise?—R. Oh! oui, on a fait un pas décisif dans cette direction. Les exploitants de camions désirent vivement voir réglementer les heures de travail et les salaires.

D. Ne croyez-vous pas que le fait de forcer un chauffeur à conduire un camion rapide dix heures par jour ne mettrait pas en danger les gens qui se servent des voies publiques?—R. C'est matière d'opinion.

D. Bien, je vous demande la vôtre.—R. Non, je ne le crois pas.

M. Edwards:

D. Y a-t-il deux hommes sur ces camions, ou bien un seul?—R. Oui.

D. Deux hommes?—R. Très souvent il y a deux hommes.

M. McKinnon (Kenora-Rivière-à-la-Pluie):

D. Les preuves obligent-elles les chauffeurs à subir un examen?—R. Quelques provinces le font; Ontario ne le fait pas. C'est une chose qui fut mise en lumière lors de l'enquête dans cette dernière province.

M. Heaps:

D. Au sujet de la concurrence, vous n'approuvez pas que les chemins de fer rivalisent ouvertement avec les camions?—R. Nous ne pouvons les en empêcher, mais cette concurrence devrait se faire sur une base égale. De fait, les chemins

de fer disent: "Nous ne pouvons descendre au niveau des camions au sujet des taxes convenues." Les camionneurs, eux, disent: "Nous sommes d'avis que nous devrions atteindre la base sur laquelle reposent les règlements dont bénéficient les chemins de fer en vertu de la loi". Voilà toute la différence.

D. En répondant à M. Edwards, vous avez dit, vous-même, que les compagnies de camionnage avaient adopté des taxes convenues à l'égard de certaines compagnies ou de certains particuliers.—R. Oui, je crois que cela se produit quelquefois, mais très rarement.

D. Mais, apparemment, vous refusez ce même droit aux chemins de fer?—R. Ah! non, mais il faut que ce soit réglementé.

D. Nieriez-vous aux chemins de fer ce même droit que vous vous arroger?—R. Non.

D. Alors, vous ne vous opposeriez pas aux taxes convenues entre les chemins de fer et les expéditeurs?—R. Non. Nous prétendons que ce n'est pas le bon moyen.

D. Vous ne vous y opposeriez pas?—R. Nous nous y opposons à cause de la manière de procéder indiquée.

M. Young:

D. Quelle méthode adopteriez-vous?—R. Nous aurions des commissions réglementant l'industrie du camionnage. Ce seraient des commissions provinciales car, en vertu des dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, la réglementation du transport relève des provinces.

M. Edwards:

D. Comment vous y prendriez-vous, alors que huit ou neuf gouvernements provinciaux auraient chacun leurs règlements? Comment parviendrez-vous à obtenir un tarif uniforme dans toutes les provinces?—R. Je ne crois pas qu'on puisse en arriver à un tarif uniforme dans toutes les provinces.

D. Le transport s'organiserait sur des bases différentes?—R. Il y aurait deux tarifs, et il faudrait que les règlements établissent la stabilité. Nous ne croyons pas que les tarifs puissent être uniformes quand les conditions sont différentes.

D. Si je vous ai bien compris, vous avez déclaré que les chemins de fer seraient en mesure de réduire suffisamment leurs taux pour forcer les compagnies de camionnage à abandonner leur entreprise?—R. Oui.

D. Tout ce qu'aurait à faire la compagnie de camionnage, serait de désaffecter ses camions?—R. Elle a un capital placé.

D. Il lui faudrait nécessairement les immobiliser, mais aussi cela ne pourrait durer indéfiniment. Ce serait une question très grave. Cependant, je suppose que cela ne dépend pas de vous?—R. Je vois.

D. Vous n'entretenez pas l'idée que les compagnies de chemin de fer seraient assez imprudentes pour se rendre jusque-là, n'est-ce pas?—R. J'ignore jusqu'où elles sont disposées à se rendre dans cette direction.

M. Bertrand:

D. Vous avez la prérogative d'abaisser les tarifs?—R. Oui, mais nous ne pouvons le faire indéfiniment sans être obligés d'abandonner l'entreprise.

M. Hansell:

D. N'avez-vous pas dit que les commissions de transport, en certains cas, empêchent l'adoption de taux fixes?—R. Oui, j'ai dit cela.

D. En est-il ainsi en général?—R. Non, pas encore.

M. Heaps:

D. Quand vous faites allusion à la réglementation des tarifs, qui les réglemente en premier lieu?—R. Dans les provinces des Prairies, je crois qu'il existe

des commissions qui réglementent les tarifs et, en quelques occurrences, les établissent.

M. Hansell:

D. Ces commissions réglementent-elles les heures de travail et autres choses semblables?—R. Oui, il y a un certain réglement concernant les heures de travail; d'habitude c'est de neuf à dix heures par jour.

D. Est-ce que ces commissions n'interviennent que sous l'autorité de la Loi des salaires minimums?—R. Je crois que c'est la méthode suivie habituellement.

M. Edwards:

D. Monsieur Patton, quelle proportion du transport,—vous avez dit 30 p. 100 pour l'Ontario,—quelle est la proportion du transport qui se fait dans les deux provinces centrales de Québec et d'Ontario?—R. Du transport par camions?

D. Oui.—R. Je ne pourrais vous dire. Il se fait dans les deux provinces centrales d'Ontario et de Québec 60 p. 100 du transport commercial public par camions.

D. Il serait juste de dire qu'il s'y fait environ 60 p. 100 du transport?—R. Ah! non, beaucoup moins que cela.

D. Je veux dire 60 p. 100 du transport global que font les camions?—R. Je crois que ce serait une supposition justifiée, si on se base sur le nombre des camions enregistrés dans ces deux provinces.

M. Hansell:

D. Y a-t-il une différence entre votre organisation, sous le régime de la loi, et ces propriétaires de camions? Je ne veux pas parler des cultivateurs, mais des gens qui se vouent à l'industrie du camionnage en exploitant un ou deux camions. Ils n'ont pas besoin d'une association pour cela, n'est-ce pas?—R. Ils peuvent être membres de notre association.

D. Ils peuvent exploiter indépendamment et couper les prix?—R. Oh! oui, c'est possible.

D. S'il n'y a pas de tarifs fixes?—R. Oui, c'est très vrai.

M. McIvor:

D. Y a-t-il des restrictions qui peuvent leur être imposées par des associations comme la vôtre?—R. S'il y avait des règlements provinciaux, ces gens y seraient assujettis tout comme les membres des associations de camionneurs.

D. Ce bill n'aiderait-il pas dans ce sens?—R. Vous voulez dire en induisant les camionneurs indépendants à se joindre aux associations? Voulez-vous dire que cela aiderait dans ce sens?

M. Hanson:

D. Cela aiderait à régler les prix de chacun, que ce soit le chemin de fer ou le camion qui fasse concurrence?—R. Je ne crois pas que cela les règle du tout; je pense plutôt que ces gens commenceraient à couper les prix jusqu'à ce qu'ils les abaissent au plus bas chiffre possible auquel ils puissent exister, et même s'ils n'y faisaient pas leur vie.

M. McKinnon (Kenora-Rivière-à-la-Pluie):

D. Les camionneurs ne font-ils pas la même chose entre eux actuellement? Ne coupent-ils pas les prix?—R. Oh! oui, ils le font.

D. Pourquoi ne pas donner aux chemins de fer la même chance de faire concurrence?—R. Parce que je ne crois pas que ce soit la bonne manière de régler la question. Nous devrions chercher à régler les prix des camions plutôt.

M. Bertrand:

D. Lorsque vous parlez de réglementation, savez-vous que nous pouvons le faire en ce qui concerne les chemins de fer?—R. Je ne crois pas qu'on puisse le faire pour les camions, mais nous faisons des progrès sensibles dans cette voie.

M. Lockhart:

D. Y a-t-il eu des discussions formelles ou officieuses entre les autorités fédérales et votre association tendant à corriger la situation qui existe?—R. Jusqu'ici, voulez-vous dire?

D. Oui, n'importe quand.—R. Oui, il y en a eu un certain nombre, trois, je pense. Je n'en suis pas sûr, mais je crois qu'il y a eu trois conférences fédéro-provinciales.

D. Ne croyez-vous pas que de nouvelles discussions de ce genre feraient probablement trouver le remède à la situation, ou du moins aideraient à la corriger?—R. Je le crois.

D. Et vous pensez que votre association prendrait volontiers part à ces conférences?—R. Nous serions très heureux de le faire.

M. LOCKHART: Merci beaucoup.

M. Heaps:

D. Vous êtes le secrétaire de l'Association canadienne, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. C'est une organisation fédérale?—R. Oui.

D. Vous représentez ici l'association fdérale?—R. Oui.

D. Il vous paraît souhaitable d'avoir une association établie sur cette base? —R. Sur quoi?

D. Il vous paraît souhaitable d'avoir une association établie sur un pied fédéral?—R. Il me semble bien nécessaire qu'elle soit fédérale.

D. Vous semble-t-il souhaitable pour une association fédérale d'avoir un bureau central pour contrôler le groupement des automobilistes?—R. C'est à désirer dans des questions comme celle-ci qui ont un aspect fédéral.

D. La même chose ne s'appliquerait-elle pas au contrôle des tarifs et le reste?—R. Pas tant, non.

M. EDWARDS: Pourquoi?

M. Johnston:

D. Quelle est la plus haute patente payée actuellement par les camions dans l'Ontario?—R. Je ne crois pas pouvoir donner ce renseignement à l'honorable député. L'Ontario Motor Transport Association a un représentant qui va comparaître immédiatement après moi. Il pourra probablement vous donner ce renseignement.

D. Certains camions, je crois, ont à payer jusqu'à $500?—R. Oh! oui, je crois que quelques-uns payent plus que cela. Je n'aimerais pas à donner ces renseignements de mémoire, mais je les déposerais volontiers devant le Comité.

D. Paye-t-on parfois jusqu'à $700?—R. Je crois que quelques-uns payent cela, oui, les grands fourgons. Un certain nombre exploitent en dehors de la province d'Ontario, et cela hausse considérablement la patente.

D. Qui, avez-vous dit, pourrait nous donner ce renseignement?—R. L'Ontario Automotive Transport Association.

LE PRÉSIDENT: M. Duncan la représente, et il va comparaître dans quelques minutes.

M. Bertrand:

D. Vous ne savez pas s'il y a quelque système de pensions pour les employés des camionneurs?—R. Non.

M. Howden:

D. En substance, vous prétendez que vous ne pourriez pas soutenir la concurrence; que l'industrie du camionnage n'a pas assez de ressources pour pouvoir concurrencer les chemins de fer. Est-ce bien votre point de vue?—R. Oui.

M. Isnor:

D. J'aimerais que le témoin nous dise si son association est d'ampleur fédérale et si elle comprend des compagnies des diverses provinces. Je ne crois pas que l'on ait donné le nombre des membres qui composent l'association. Le témoin aurait-il la bonté de nous dire combien son association compte de membres et combien elle en a dans chaque province? Et tandis que je suis debout, je voudrais poser une autre question: Voudrait-il en dire plus long sur les rabais dont il a parlé, qui étaient consentis par les chemins de fer à certains expéditeurs? Il a fait une déclaration au sujet des rabais, et j'aimerais élucider ce point.—R. J'ai parlé des rabais qui existaient autrefois, dans les premiers temps des chemins de fer.

D. Il n'y en a plus à présent?—R. Je ne sais. Je ne crois pas qu'il en subsiste.

M. O'Neill:

D. En existe-t-il dans l'industrie de l'automobile?—R. Pas à ma connaissance. Vous (M. Isnor) vous êtes informé du nombre de nos membres. Nous en avons très peu, car notre association se compose de plusieurs groupements provinciaux.

M. Isnor:

D. Combien y en a-t-il?—R. Il y en a huit.

D. Quelles provinces sont représentées?—R. Toutes, sauf l'île du Prince-Edouard.

D. Nous donneriez-vous leur nombre par provinces?—R. Je n'ai pas apporté ces chiffres. Je puis vous répondre approximativement. Les diverses associations provinciales comptent environ 1,100 membres. Le représentant de l'association de l'Ontario est présent et il peut parler pour elle. Je crois que celle-ci compte environ 600 membres.

D. Oui. Le représentant de l'association ontarienne va nous en parler. J'avais compris que vous représentiez une association couvrant tout le Canada et j'ai hâte d'obtenir des renseignements sur certaines des autres provinces si vous en avez?—R. Vous parlez du nombre des membres des associations provinciales?

D. Oui, je crois qu'il y en a huit.—R. Oui.

M. Hansell:

D. Par 1,100 membres, vous voulez dire 1,100 entreprises de camionnage?—R. Des exploitants de camions.

D. Qui n'exploitent pas chacun un camion?—R. Non.

D. Bien entendu, le nombre des camions est plus élevé que cela?—R. Oui.

M. MacKinnon (Edmonton-Ouest):

D. Avez-vous des données touchant l'Alberta? Je crois qu'elle possède deux associations. Pouvez-vous nous donner le nombre de leurs adhérents?—R. Non, je n'ai pas ce renseignement.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Messieurs, M. Patton, en plus du mémoire qu'il nous a lu a aussi rédigé certaines modifications au bill. Je crois expédient de les faire insérer au compte rendu.

M. HOWDEN: Je propose qu'il les lise sur-le-champ.

Le TÉMOIN: Je vais les lire.

D'abord, concernant la partie ayant trait à l'"interprétation", quant à la définition du mot "voiturier" et du mot "expéditeur", article 2, paragraphe (1) (*d*) et (*i*):

Le bill touche de façon vitale les exploitants de transport roulier, cependant, ils ne peuvent se faire entendre par la Commission par suite de la définition étroite de ces termes. Nous suggérons l'insertion à la page 1, après le mot "s'applique", dans la 16e ligne, des mots: "ainsi que toute personne qui transporte des marchandises par automobile moyennant rétribution";

Le gouvernement fédéral n'a pas juridiction sur les automobiles. L'effet de la modification projetée serait simplement d'accorder aux exploitants d'automobiles le droit de se faire entendre par la Commission des transports à l'égard de toute demande susceptible d'être pertinente.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Elle aurait aussi pour effet de les assujettir aux dispositions du bill.

Le TÉMOIN: Oui, sous ce rapport.

Et l'insertion à la page 2 après le mot "s'applique", à la fin de la treizième ligne, des mots, "ou au moyen d'automobiles ou au moyen d'un voiturier exploitant des automobiles".

Tel que je comprends le bill actuel, celui qui n'emploie ni un service de transport public commercial sur routes, ni les chemins de fer, mais qui utilise exclusivement ses camions pour son service de transport ne peut se faire entendre de la Commission touchant une affaire qui l'intéresse.

M. Edwards:

D. Comment ferez-vous pour qu'une association provinciale tombe sous la juridiction de cette commission fédérale?—R. Je dirais qu'un automobile n'a rien de provincial, pas plus que son propriétaire.

M. Hanson:

D. Lorsque le témoin a comparu devant le Comité l'an dernier il voulait que les questions relatives au transport roulier fussent exclues du bill, maintenant il veut qu'elles y soient insérées; son attitude n'est-elle pas contradictoire; ne vous contredisez-vous pas?—R. Non, j'ai déjà expliqué ce point. Bien que strictement parlant, le bill puisse avoir omis toute mention des automobiles, en réalité il les englobe.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Nous nous occuperons de la modification lorsque nous étudierons le reste du bill.

Le TÉMOIN: Puis, à la partie V, page 13, dix-neuvième ligne le "but à atteindre" devrait être énoncé, devrait être dans l'intérêt public et tendre à développer les fonctions complémentaires des différents moyens de transport en harmonie avec l'intention exprimée à l'article 5 (1) (*b*) du bill. Nous suggérons donc de biffer les lignes 17 à 22, inclusivement, à la page 13 et les remplacer par ce qui suit:

Toutefois, une telle taxe convenue exige l'approbation de la Commission, et cette dernière ne peut l'approuver à moins que le but à atteindre en concluant la convention soit déclaré, à moins que la Commission ne soit d'avis que ce but est dans l'intérêt public, et si à son avis, ledit but, eu égard à toutes les circonstances, peut être atteint convenablement au moyen d'un tarif de taxes, spécial ou de concurrence, prévu par la Loi des chemins de fer ou la présente loi.

Cet article mentionne "le but à atteindre", mais sans énoncer ce que nous suggérons.

M. Heaps:

D. Croyez-vous que cet article s'applique aussi aux camions?—R. Il s'appliquerait à ces derniers le cas échéant.

[M. M. J. Patton.]

D. Comment pourriez-vous y arriver?—R. Cela dépendrait de la Commission des transports.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Cet article s'applique aux camions isolés, non pas à leur ensemble.

Le TÉMOIN: Nous sommes d'avis que le bill ne prévoit pas une publicité suffisante concernant les demandes de taxes convenues. Il devrait spécifier la méthode de donner avis de la demande et nous suggérons que tous les mots après le mot "donné" à la vingtième ligne, page 13, soient rayés et remplacés par les mots "par l'insertion de tel avis deux fois dans un quotidien publié à l'endroit qu'habite le requérant ou près de cet endroit, et cet avis devra renfermer un résumé juste et compréhensif de l'entente projetée".

Nous ne croyons pas expédient d'approuver une taxe convenue sans restriction de délai et suggérons que les mots "ou sans restriction de délai" aux lignes 29 et 30 soient biffés et remplacés par les mots "ne dépassant pas un an". De même les mots "ou sans restriction de délai" aux lignes 21 et 22, page 14, devraient être biffés et remplacés par les mots "ne dépassant pas un an". La trente et unième ligne, page 14, devrait être retranchée. Aux mots "d'une année", vingt-huitième ligne, page 14, substituer les mots "six mois".

M. Bertrand:

D. Pourquoi six mois?

M. JOHNSTON: Pendant que j'attendais, j'ai pensé à une question touchant la réglementation de la circulation dans les provinces. Peut-être le ministre pourrait-il répondre à cette question: est-ce que cette réglementation incombe seulement aux provinces dans leur territoire?

L'hon. M. HOWE: Oui, la circulation routière.

M. JOHNSTON: Alors comment le gouvernement fédéral peut-il établir des tarifs de transport dans les limites des provinces?

L'hon. M. HOWE: La circulation ferroviaire, comme la circulation aérienne, ressortissent au fédéral. Les tribunaux en ont ainsi décidé.

M. HANSELL: Alors comment le gouvernement fédéral peut-il être intéressé dans l'établissement des taux de camionnage?

L'hon. M. HOWE: Il n'y est intéressé que s'il s'agit de camionnage interprovincial ou international. C'est tout.

Le TÉMOIN: L'honorable député nous demande pourquoi nous désirons substituer "six mois" "une année" à la 38ième ligne de la page 14. Dans la préparation de toute convention, il me semble qu'un essai de six mois devrait suffire pour permettre à l'expéditeur ou au voiturier de décider s'il désire ou non l'approuver, sans qu'il soit nécessaire de prolonger cette période d'essai à un an.

Après la 26ième ligne, page 15, ajoutez les mots "Pourvu toutefois que, en calculant la recette nette aux fins de ce paragraphe le coût de transport des marchandises doive comprendre toutes les dépenses ordinaires aussi bien que les dépenses d'exploitation." A la 39ième ligne, page 15, après le mot "rail" ajoutez les mots "véhicule moteur".

Afin que la comparaison des divers tarifs devienne possible, je crois qu'une clause devrait être ajoutée à ce projet de loi spécifiant que tous les tarifs soient calculés sur le poids des marchandises.

M. Parent:

D. Seriez-vous assez bon d'expliquer cette dernière assertion?—R. Voici, en Angleterre, dans l'application des taxes convenues, il y a eu des cas où le chemin de fer calculait sur des taxes convenues que ni l'expéditeur, ni les organismes de transport rivaux ne pouvaient analyser de façon à déterminer quel montant aux 100 livres l'expéditeur payait au chemin de fer pour le transport de ses marchandises. Dans le cas de Woolworths Limited que je vise en particu-

lier, les chemins de fer anglais proposèrent pour le transport de leurs marchandises une taxe convenue de 4½ p. 100 du prix d'achat. Ainsi, nul autre expéditeur et nul voiturier concurrent ne pouvait dire ce que la compagnie Woolworths payait par 100 livres pour le transport de sa quincaillerie, de ses produits pharmaceutiques, etc.; je crois donc qu'il serait sage, si ce projet de loi est adopté tel qu'il est (mais j'espère qu'il n'en sera pas ainsi), d'y insérer une disposition en vertu de laquelle les tarifs de taxes convenues devront être indiqués à tant du 100 livres.

M. Johnston:

D. Les camionneurs seraient-ils en mesure d'indiquer cette taxe par 100 livres?—R. Non, ils ne le pourraient pas. Les seuls en mesure de le faire seraient les chemins de fer et les expéditeurs.

M. O'Neill:

D. Monsieur le président, M. Patton a fait certaines suggestions à l'effet que les camionneurs n'auraient pas l'occasion de faire valoir leurs griefs auprès de la Commission au sujet de ces taxes convenues, et il a suggéré d'ajouter dans certaines lignes de la partie V l'expression "véhicule moteur". Les camionneurs aimeraient-ils qu'on ajoute les mots "transport par véhicule moteur" dans la 45e ligne de la page 2? On y lit ce qui suit, "transport" signifie le transport de marchandises ou de voyageurs par air, par eau, ou par rail"; seriez-vous d'avis qu'on ajoute les mots "ou par véhicule moteur"?—R. Je crois qu'ils devraient y être. C'est un détail que je n'ai pas remarqué.

D. Seriez-vous d'avis qu'on les y ajoute?—R. Voici, je ne voudrais pas répondre à cette question avant d'avoir eu l'occasion de l'approfondir davantage et d'en étudier toutes les conséquences.

D. Vous devriez pouvoir répondre à cette question alors que vous suggérez toutes les autres modifications. Avant de pouvoir étudier vos propositions, nous devrions savoir de quelle façon vous répondrez à cette question.—R. Nous désirons assurer à l'industrie du transport par véhicules moteurs le droit de se faire entendre devant la Commission.

D. Vous savez que la partie V vous donne ce droit. On y lit:—

> "Un expéditeur qui considère que son commerce sera l'objet d'une disparité injuste si la taxe convenue est approuvée et imposée par le voiturier, ou que ses affaires ont été l'objet d'une disparité injuste par suite de l'établissement d'une taxe en vertu d'une approbation antérieure;" et le reste.

R. Maintenant rapportez-vous à la définition du mot "expéditeur" à la page 2, paragraphe 1—" 'expéditeur' signifie une personne qui envoie ou reçoit ou désire envoyer ou recevoir des marchandises par l'intermédiaire d'un voiturier à qui s'applique la présente loi." Ceci ne s'applique pas au transport par véhicule moteur.

D. Cela ne s'applique pas au transport par véhicule moteur, mais à l'expéditeur et vous pourriez facilement voir à ce que l'expéditeur s'y conforme si vous le désiriez. A moins que vous ne soyez consentant de vous soumettre à cette loi, je ne vois aucune raison de vous permettre de venir faire des représentations ou d'être représenté devant la Commission. Cette loi ne vous affecte en aucune façon, et vous demandez positivement qu'il en soit ainsi.—R. Cette loi nous affecte grandement.

D. Pourquoi ne vous y soumettez-vous pas, alors? Vous nous demandez de vous y soustraire.—R. Si ces honorables messieurs peuvent résoudre le problème constitutionnel que cette question comporte, nous serons peut-être heureux de nous soumettre à cette loi.

[M. M. J. Patton.]

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous entendrons maintenant l'Automotive Transport Association of Ontario, représentée par MM. Duncan et Goodman.

M. LEWIS DUNCAN, C. R. représentant l'Automotive Transport Association of Ontario, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, monsieur Howe et messieurs, je représente l'Automotive Transport Association of Ontario.

Le vice-président:

D. Quels sont vos nom et prénom?—R. Lewis Duncan. Je ne suis qu'un pauvre avocat et j'implore votre indulgence pour ce que j'ignore du transport par véhicule moteur.

On vous distribue les sujets de nos propositions et un exposé préparé en partie d'après des informations portées à la connaissance du public pour la première fois lors des séances tenues dans l'Ontario par la Commission Chevrier. Les membres de ce Comité connaissent M. le juge Chevrier, tel qu'il est maintenant; il a d'ailleurs été longtemps député à cette Chambre. Cette commission a apporté beaucoup de soin à l'étude du transport par véhicule moteur au point de vue provincial, et je m'associe à M. Patton pour espérer que les recommandations éventuelles basées sur cette enquête seront utiles à l'organisation nationale qui cherche à résoudre de façon satisfaisante le problème qui confronte les divers modes de transport du pays. Je m'aperçois qu'on est à distribuer notre mémoire et je ferais peut-être bien de lire tout d'abord les titres abrégés des propositions que nous soumettons au Comité. Je désirerais les faire servir de base de ma déposition de préférence à quoi que ce soit.

1. L'Automative Transport Association of Ontario ne s'oppose pas aux lois tendant à promouvoir une concurrence loyale entre les chemins de fer et les camions. Elle s'oppose aux dispositions de la "taxe convenue" parce qu'elle est de nature à perpétuer la concurrence déloyale tout en la dissimulant. Par concurrence déloyale, on entend celle qui est basée sur des tarifs inférieurs au coût d'exploitation.

2. Les chemins de fer exercent une fonction essentielle dans la vie économique nationale en transportant des trains entiers et des wagons entiers de produits agricoles, forestiers, miniers et manufacturés sur de longues distances. Le camion ne peut lutter économiquement avec eux dans ce domaine, tout comme les chemins de fer ne peuvent lutter économiquement avec le camion de transport sur des distances moyennes d'un volume de marchandises moindre qu'un wagon entier.

3. Le transport par camion véhicule moteur est devenu une entité essentielle du transport au Canada.

4. Le camion commercial public peut transporter un volume de marchandises moindre qu'un wagon entier sur des distances moyennes à meilleur compte et plus rapidement que les chemins de fer. Le transport d'un volume moindre qu'un wagon entier n'est qu'une petite portion du transport effectué par les chemins de fer. Il ne fut d'ailleurs jamais rémunérateur, et même, depuis la guerre, il s'est effectué à perte.

5. La clause des "taxes convenues" a pour objet de permettre aux chemins de fer de récupérer le transport de moins qu'un wagon entier que le camion avait accaparé. Or un tel état de choses n'est pas dans l'intérêt public. La loi relève des chemins de fer du fardeau du "commandement de la loi" imposé par la loi des chemins de fer de 1903. Elle va rendre impossible à la Commission du transport la tâche de discerner si une catégorie de marchandises comprise dans les "taxes convenues" se transporte à des tarifs par trop élevés, par trop bas ou créant une disparité injuste.

6. Ce qu'il faut dans le système de transport au Canada est la coordination du transport, chaque mode de transport se chargeant de la marchandise qu'il peut transporter à bénéfice.

La coordination du transport peut s'améliorer considérablement et la situation d'exploitation des chemins de fer aussi par le recours à trois amendements au bill 31:

(*a*) Par la radiation de la clause des "taxes convenues";
(*b*) En établissant qu'à la réclamation de toute personne auprès de la Commission des transports cette dernière peut interdire l'établissement d'un tarif en invoquant pour raison qu'il est trop bas;
(*c*) En autorisant la Commission des transports à placer sur les épaules du voiturier l'obligation de justifier l'imposition d'un tarif que l'on accuse d'être trop bas.

M. Young:

D. Si l'on enlève tout cela du bill, à quoi de dernier servira-t-il?—R. Puis-je développer ces trois points? Je répondrai à votre question plus tard si on me le permet.

D. Oui.—R. Il importe, je crois, que le Comité sache ce qu'ont déclaré devant le Sénat les représentants des chemins de fer l'an dernier, lors de l'étude du bill. B. Je vais lire aux pages 259 et 260 de l'édition anglaise des délibérations du Sénat le témoignage de M. Flintoft. Vous voudrez bien noter qu'on a soumis au Parlement un chiffre renversant que je me propose d'analyser. J'ajouterai qu'à l'issue de l'enquête du Comité, ce dernier constatera que la suggestion contenue dans ce chiffre est aussi illusoire que celle soumise devant la commission Duff et étudiée hier par le Sénat à propos des trente-cinq millions de dollars que la coordination pourrait faire économiser. Je lis:

> M. FLINTOFT: Le service économique du National-Canadien a calculé que pour une année (je crois qu'on a pris 1936 pour exemple; nous étendrons davantage là-dessus quand M. Allen témoignera), la perte essuyée par les chemins de fer du chef de la concurrence du camion a atteint quelque $38,000,000 par année; cette perte provient de ce que tout d'abord le trafic enlevé aux chemins de fer constituait une perte sèche, ensuite il y avait perte indirecte du chef des réductions de tarifs effectuées en vue de conserver le transport aux chemins de fer. Ce chiffre fut établi après mûres considérations.
>
> Le très honorable M. MEIGHEN: Pour les deux chemins de fer?
>
> M. FLINTOFT: Oui, si je comprends bien. "Est-ce exact, monsieur Allen."
>
> M. ALLEN (économiste à l'emploi du National-Canadien): Oui.

Puis plus bas à la même page:

> LE PRÉSIDENT: Dans ce cas la déclaration relative au pourcentage, si elle est exacte, voudrait désigner la différence entre les bénéfices et les pertes des chemins de fer.

Il pense en ce moment à ce que l'on avait affirmé, à savoir, que le National-Canadien perdait chaque année $40,000,000. Voilà le chiffre renversant de l'économie que le National-Canadien pourrait effectuer par le recours aux taxes convenues en reprenant au camion le trafic qu'il a perdu et en rendant aux chemins de fer $38,000,000.

M. Howden:

D. A chaque chemin de fer ou une somme globale de $38,000,000?—R. Aux deux chemins de fer. Au président M. Plintoft a répondu comme suit:

> M. FLINTOFT: En effet. Je souhaiterais voir ces $38,000,000 nous revenir.
>
> LE PRÉSIDENT: Le pourcentage n'est pas aussi insignifiant qu'il le paraît.

M. FLINTOFT: Non. Je ne dirai pas que c'est une perte sèche car il se rencontrerait d'autres dépenses, mais je puis cependant affirmer en toute sécurité qu'il y aurait une perte sèche de plus de $30,000,000.

Et c'est là la raison évidente de l'existence des taxes convenues. Si nous remettons le National-Canadien sur ces pieds il serait peut-être de l'intérêt public de faire essuyer des pertes à un groupe de petits actionnaires qui ont placé tout leur argent pour nous permettre de faire le petit transport et de desservir les petites villes, je veux dire si cette perte sèche de $30,000,000 disparaissait.

M. Bertrand:

D. Ce n'est pas l'unique raison.—R. Je vais traiter ce point de vue dans un instant, si vous me le permettez.

Puis au bas de la page 274 et au haut de la page 275, M. Allen, économiste adjoint au National-Canadien, déclare:

> On laisse entendre que l'effet sur les recettes des chemins de fer de la concurrence qui leur vient de la part du camion fut mal compris. L'ensemble de cet effet provient de la réunion de trois éléments: le premier consiste dans le volume du transport passé au camion; le deuxième, l'ensemble du résultat en dollars sur l'armature tarifaire des chemins de fer du chef des tentatives de ces derniers en vue de faire face à une concurrence économique par un rajustement des tarifs; et le troisième, la naissance d'une nouvelle catégorie de trafic impossible à calculer dans ses résultats mais dont les chemins de fer eussent pu profiter si le camion n'eût pas été à l'encontre. Le chiffre global des deux premiers éléments fut récemment calculé par le Bureau technique du National-Canadien et fixé à quelque $38,000,000 par année, soit plus de 16 p. 100 du revenu global du transport de marchandises du National-Canadien pour 1935. Une bonne partie de ce chiffre global représenterait une perte au revenu net.
>
> Il s'est élevé des doutes sur le chiffre du revenu net compris dans ces $38,000,000. Si le transport que nous avons laissé prendre par le camion entrait dans le revenu moyen par tonne-mille que nous touchons pour l'ensemble du trafic, la perte nette eût été de $34,000,000 sur les $38,000,000.

L'économiste du National-Canadien relève donc les chiffres de $4,000,000 et ce bien qu'il orne son exposé de phrases qu'il a laissées sans explications et dont l'avantage n'ira pas au public. L'impression est que $34,000,000...

M. Hanson:

D. Ce sont les recettes nettes.—R. Je ne vois pas comment les recettes brutes peuvent s'élever à $38,000,000 s'il peut accuser une perte nette de $34,000,000. En tout cas j'y arrive.

C'est ce qu'on a dit devant le Parlement, l'an dernier, et il est à noter que cette année on a omis les chiffres. Mais on les fait circuler à l'extérieur, sachant bien que les députés lisent leurs journaux quotidiens. De la *Free Press* du 27 avril 1938, je vous cite une dépêche de Regina rapportant les paroles de M. J. D. Healy, le principal représentant du vice-président pour la région de l'Ouest des Chemins de fer nationaux du Canada.

> S'adressant aux membres du club Kiwanis de Regina, lundi, au dîner, M. Healy a déclaré qu'en une année, au Canada, les transports routiers avaient fait perdre $38,000,000 aux chemins de fer.

Ainsi donc, on se sert encore de ces chiffres qui, s'ils sont exacts, justifient amplement l'étude approfondie d'une législation qui affecterait la structure de capital moins forte des entreprises de camionnage.

Cette année, M. Rand et M. Walker, représentant les chemins de fer, ont évité de mentionner des chiffres dans leur excellent mémoire, mais ils font reposer essentiellement la question sur deux bases: premièrement, les avantages qu'un expéditeur retirera d'un tarif plus bas pour l'année entière. C'est pour en arriver à réduire les taux et c'est des plus significatif.

Il est intéresasnt de constater que ceux qui doivent bénéficier de cette mesure législative, c'est-à-dire les expéditeurs, ont rejeté la proposition; mais les chemins de fer s'en moquent et disent que l'Association des manufacturiers canadiens parle sans savoir ce dont il s'agit, et ils diront peut-être que les autres expéditeurs qui s'y opposeront le plus violemment parlent, eux aussi, sans savoir ce dont il s'agit. Les chemins de fer nous proposent cette loi de la même façon qu'une mère de famille administre à son enfant une dose d'huile de ricin.

Les chemins de fer avancent aussi, comme deuxième raison, qu'ils désirent eux-mêmes être libérés des règlements auxquels ils sont dûment assujettis, et ce depuis 1903, comme le signale l'excellent mémoire de M. Brown, de l'Association des manufacturiers canadiens. Ils veulent maintenant être libérés de ces règlements dont ils étaient satisfaits depuis 1903. Ces règlements furent établis à la suite de l'enquête approfondie du professeur McLean sur les maux du régime existant à cette époque, et cette enquête se trouve consignée aux journaux de la Chambre.

M. Bertrand:

D. En ce qui concernait les chemins de fer en 1903 ces règlements que vous dites appropriés peuvent bien ne plus l'être aujourd'hui.—R. Cela se peut. Quand je traiterai de cette question, si vous me permettez d'anticiper, je dirai qu'en vertu de notre constitution, la solution appropriée consisterait à instituer des commissions provinciales analogues à la Commission des transports du Canada; ces commissions soumettront les camions aux mêmes règles précisément que celles qui régissent les chemins de fer dans le domaine fédéral. Mais je ne veux pas anticiper et je vous en parlerai tout à l'heure.

D. Si nous étions tous de la même opinion, la tâche serait simplifiée.—R. Sans doute, mais je suis ici pour tâcher de faire partager ma manière de voir à quelques-uns d'entre vous.

Je répète qu'il est très significatif de constater que ni l'an passé ni cette année, aucun représentant des chemins de fer n'a tenté de donner au Parlement des chiffres montrant les recettes nettes ou les pertes nettes sur le transport des chargements partiels de wagons. Autre fait significatif, le bill, à l'avant-dernier article, utilise les mots "revenu net". Je reviendrai là-dessus un peu plus tard. On dit que ce transport accroît les recettes nettes des chemins de fer. Il peut y ajouter, bien que ce transport se soit effectué avec des pertes considérables et que ces pertes aient leur répercussion sur les autres catégories de transport et nécessitent le maintien de tarifs élevés sur les expéditions de produits agricoles, tout cela parce que les chemins de fer veulent se payer le luxe de chasser du domaine de la concurrence une nouvelle entreprise de transport qui, de par ses innovations, est en mesure de servir le public bien plus économiquement dans ce domaine des expéditions de quantités moindres qu'un chargement de wagon.

M. O'NEILL: Monsieur le président, on ne devrait pas laisser passer une déclaration semblable sans la relever. Nous ne pouvons pas poser de questions au témoin, mais quand il dit que cette mesure des taxes convenues est destinée à chasser du domaine des affaires ces entreprises de transport naissantes, à mon avis, c'est se montrer injuste.

Le TÉMOIN: Je regrette. Je ne suis qu'un avocat, et vous connaissez leurs faiblesses.

Au sujet de ce chiffre de $38,000,000, je crois qu'il aurait été bien plus franc de la part des chemins de fer de communiquer au Parlement, au Sénat et à la Chambre, les chiffres qu'ils avaient déjà puisque M. Fairweather, qui témoignait

hier au Sénat, les a donnés dans un discours qu'il prononçait à Charlottetown, le 24 septembre 1936. Je ne sais pourquoi il a choisi l'île du Prince-Edouard, là où il y a moins de voitures-automobiles. Il a dit que la perte brute sur les tarifs du transport des marchandises s'élevait à $38,000,000 par année, mais la proportion d'exploitation étant de 85 p. 100, la perte nette d'exploitation se chiffrait à $5,700,000. Alors, d'après la déclaration de M. Fairweather, la question en litige tournerait autour de ces $5,700,000.

M. YOUNG: Je n le crois pas.

Le TÉMOIN: C'est ce que je prétends. M. Fairweather se base sur 85 p. 100.

M. YOUNG: Je comprends que c'est une manière d'exposer la question.

Le TÉMOIN: Si je comprends bien, il veut dire ceci: que la proportion d'exploitation est le rapport qui existe entre les frais et les recettes ou vice versa, suivant le cas. Il laisse donc entendre que le réseau en faveur duquel il parlait, le réseau National-Canadien, avec une proportion de 85 p. 100 faisait un bénéfice de 15 p. 100 et il prend, des $38,000,000 ces 15 p. 100 qui représentent le profit. 15 p. 100 de $38,000,000 font $5,700,000. Maintenant, ce n'est pas la proportion nette d'exploitation des chemins de fer Nationaux. J'ai les chiffres ici. Si on remonte à 1935, on verra que la proportion d'exploitation était de 96.16 p. 100; alors, pour cette année-là, 4 p. 100 de $38,000,000 représentent un peu plus de $1,000,000. En 1934, cette proportion était de 92.14. Je vous donne les chiffres pour les années subséquentes: 91.77; 91.89 et 91.13. En aucun cas la proportion d'exploitation n'a atteint 9 p. 100.

M. Bertrand:

D. Vous ne tenez pas compte du volume qui s'ajouterait au transport par les chemins de fer?—R. Je vous en parlerai tout à l'heure.

D. Vous me répondez toujours la même chose. C'est une bonne manière de vous en tirer.—R. L'honorable député sait comment les avocats détournent les questions embarrassantes. Mais je m'attends à subir un interrogatoire et je me ferai un plaisir de répondre le mieux possible aux questions qui me seront posées.

Je voulais parler du résultat obtenu par les chemins de fer nationaux du Canada en cette année-là où M. Fairweather fit son discours. Supposons que le réseau National-Canadien n'aurait subi que la moitié de cette perte brute de $38,000,000, soit $19,000,000, la proportion nette d'exploitation de ce réseau étant de 91.89 il résulte donc une perte d'exploitation nette de 8.1 p. 100 ou $1,500,000. Et je prétends que c'est tout ce que cette mesure législative aurait pu rapporter au réseau de l'Etat s'il avait pu rattrapper tout le trafic que les camions lui avaient enlevé. M. Fairweather ajoute que les camions avaient enlevé aux chemins de fer deux millions de tonnes de trafic. C'est en 1936. Et il répartit ce trafic à 80 p. 100 par des transporteurs privés,—par exemple des organismes comme la compagnie Loblaws ou la compagnie Labatt,—qui se servent de leurs propres camions, et 20 p. 100 par les voituriers publics. Ces voituriers publics sont ceux qui desservent les petits marchands des centres moins importants et qui desservent ceux qui n'ont pas le capital suffisant pour acheter leurs propres camions afin d'exploiter leur entreprise en concurrence avec leurs rivaux plus puissants. Il est difficile de se représenter comment une perte de trafic d'un million de tonnes que causeraient les camions au réseau National-Canadien, pourrait représenter une perte nette d'exploitation, même malgré ce que dit M. Fairweather, ou ce que suggère sa théorie des $1,500,000.

Je suis d'avis que le National-Canadien n'a jamais fait un profit de $1.50 par tonne sur les envois de moins qu'un wagon. En résumé, je veux faire remarquer au Comité que les chemins de fer ont généralement perdu de l'argent sur les envois de moins qu'un wagon et qu'il est heureux pour le pays que les camions soient entrés en scène. Je me propose de le démontrer de mon mieux. Ce sera

peut-être une supposition étudiée, comme en faisait hier, au Sénat, M. Fairweather, mais c'est tout ce que nous pouvons obtenir en nous basant sur les aveux d'ignorance des administrations de chemins de fer canadiens et sur les très intelligentes enquêtes poursuivies aux Etats-Unis de la part de la Commission du commerce entre Etats.

M. YOUNG: D'après le même genre de raisonnement, si vous enlevez un peu plus de trafic aux chemins de fer, vous diminuez leur perte.

Le TÉMOIN: Je m'expliquerai comme ceci: Si j'étais manufacturier et si j'étais outillé pour fabriquer des machines à coudre et des tondeuses de gazon, il pourrait advenir que je fisse de l'argent sur les machines à coudre sans en faire sur les tondeuses. Si quelqu'un, possédant un outillage plus efficace pour la fabrication des tondeuses, pouvait les vendre à meilleur marché que moi, ayant moins de frais, je crois que mon conseil d'administration ne me permettrait pas de continuer longtemps l'industrie des tondeuses, si elle rognait les bénéfices réalisés sur les machines à coudre, et si le conseil ne voulait pas risquer de plus fortes dépenses pour fabriquer plus efficacement les tondeuses.

M. YOUNG: Je me suis souvent servi de cet argument, tant à la Chambre qu'ailleurs, non pas à propos de cette question mais en d'autres circonstances. Mais je crois que cet argument ne s'applique aucunement à la question des pertes de trafic des chemins de fer, tel que vous essayez de le présenter au Comité. Aucunement.

Le TÉMOIN: Je suis entre les mains du Comité.

A présent, pour en venir au premier chapitre de notre mémoire, je crois qu'une concurrence déloyale est celle qui consiste à vendre moins cher que le prix de revient. La concurrence est déloyale lorsqu'un moyen de transport qui a beaucoup moins de frais d'exploitation qu'un autre pour le transport de certaines marchandises, offre un avantage au public sous forme de prix réduits. L'esprit d'invention, en réalisant des progrès, fait profiter le public de certaines réductions de frais. Mais par suite, nous sommes très embarrassés par la question du chômage et par le problème de réduire l'importance des files de miséreux attendant leur bon de nourriture. A mon avis, le principal moyen consiste à améliorer le commerce. Si l'on peut de quelque manière augmenter le commerce, les gens auront de l'ouvrage. Toute opération commerciale comporte deux éléments: un changement de possesseur et un changement de place. Un transport. Et si vous faites quelque chose pour améliorer l'efficacité du transport et en réduire le coût, vous augmentez automatiquement, par un million de manière, les possibilités des petites industries ou des petits commerces qui grandissent ou qui existent dans la campagne, qui emploient quelqu'un et qui offrent aux campagnes plus reculées l'avantage du transport régional dont les premiers colons ne jouissaient pas dans ce pays parce qu'il fallait tailler des routes dans la forêt, mais qui aujourd'hui commence à les desservir. Les témoignages rendus devant la Commission Chevrier ont indiqué que du fait de la multitude de petits capitalistes qui ont affecté un millier de dollars ou plus à l'achat d'un camion qui circule dans tout le pays, le commerce et l'industrie commencent à se distribuer dans des régions qui jusqu'ici n'en avaient pas. Vous avez par exemple une fonderie en exploitation près de Saint-Paul qui se crée une clientèle à Toronto. Les compagnies de chemins de fer, naturellement, développent le commerce et l'industrie aux termini où se trouvent les grandes cours à marchandises: Toronto, Montréal, Vancouver, Winnipeg, et le reste. Or, le camionnage corrige cette mauvaise distribution de la richesse et du commerce et dispense les avantages du commerce à toutes les communautés. A mon sens, on devrait prendre bien garde d'édicter des lois qui puissent nuire à ce nouveau système de transport et qui tendraient à redonner aux chemins de fer le monopole qu'ils ont eu si longtemps.

[M. Lewis Duncan, K.C.]

M. O'Neill:

D. Les camionneurs seraient-ils prêts à conclure un accord pour transporter toutes les sortes de marchandises qui pourraient s'offrir, sans demander plus cher que la taxe exigée par les chemins de fer?—R. Oh! oui, je le crois.

D. Ils seraient prêts à le faire?—R. Je dirais que oui.

D. Puisque les camionneurs s'opposent aux taxes convenues et disent tous qu'ils ne sont pas en faveur d'une réglementation, pourquoi ne rencontrent-ils pas le cabinet ontarien en vue de faire un tel arrangement entre eux et de transporter toute sorte de marchandise, suivant ce que les gens voudaient expédier, sans exiger des prix plus élevés?—R. Ils ont offert de le faire; et sans doute les chemins de fer prétendent que les camionneurs ont offert de prendre ce qu'eux-mêmes transportaient auparavant.

D. Transporteraient-ils du charbon, du blé et tout ce que le cultivateur voudrait expédier. Prendraient-ils un camion de blé?—R. Certes, mais je crois qu'ils ne seraient pas préparés à prendre toute la récolte; et je ne crois pas qu'ils puissent le faire aussi économiquement que les chemins de fer, car ceux-ci sont là pour faire ce genre de transport. Mais pour les envois de moins qu'un wagon ou pour les charges ordinaires de camion à transporter aux confins d'une province...

D. C'est-à-dire des marchandises choisies?—R. Bien....

D. Je ne puis parler que de la Colombie-Britannique et je sais que là-bas ils ne prennent que des marchandises de première classe; mais ils les transportent à un prix bien inférieur à celui que demanderaient les chemins de fer. —R. Je serais très surpris d'apprendre qu'un camionneur refuse de prendre des marchandises à un prix qui lui donne un profit.

D. Je ne vous dirai pas qu'il pourrait transporter ainsi quatre ou cinq tonnes de charbon à une distance de cinquante milles à la campagne où il n'y a pas de concurrence des chemins de fer. Je ne vous dirai pas qu'il est prêt à faire cela. Je ne sais pas s'il le ferait ou non.—R. Si je comprends bien, cette idée a été discutée à fond devant la Commission Chevrier qui siège depuis octobre et n'a pas cessé ses travaux, quoi qu'en ait dit une certaine lettre parue dans les journaux. Cette question a été pleinement étudiée. Les camionneurs ne sont pas différents des cheminots ni des autres gens. Ils prendront toute commande qui leur sera profitable. Mais nous n'avons pas encore atteint le stade de l'économie étudiée où nous pourrons légiférer pour les manufacturiers et le reste. Les camionneurs ont sûrement pour ligne de conduite de transporter tout ce qui leur est offert et qu'ils peuvent transporter avantageusement.

M. Young:

D. Je crois que l'affirmation est claire. Elle ne répond pas à la question posée au début quant à savoir si les camionneurs transporteraient toute la récolte de blé de l'Ouest canadien.—R. Ils ne le pourraient pas. Personne ne prétend qu'ils le pourraient.

D. Lorsque nous soustrayons ce trafic profitable que vous cherchez à enlever aux chemins de fer, quel est le résultat logique? C'est que, peu après, la perte de ce trafic aboutit nécessairement aux taxes plus élevées qu'il faut exiger sur le reste des marchandises?—R. Oui.

D. Et qu'est-ce que cela va faire à la compagnie?—R. Evidemment, si les prémisses sont justes, cela nuira à la situation du chemin de fer.

D. Au pays en général?—R. Ma réponse n'est pas douteuse. Après avoir assisté aux séances de la Commission Chevrier depuis octobre et avoir écouté les témoignages, je puis dire que les chemins de fer ont conté une fable en disant que le transport des marchandises par charges de moins qu'un wagon était profitable et constituait la crème du trafic. C'est tout à fait faux.

M. McCann:

D. Si c'est possible pour les compagnies de camionnage, pourquoi ne serait-ce pas possible pour les chemins de fer?—R. J'en parlerai bientôt. J'en viens là. Il n'y a pas de doute là-dessus. Il a été admis de tous côtés sur ce continent: par sir Edward Beatty, par feu sir Henry Thornton, par les chefs des services de chemins de fer de toutes les parties du pays, avant que les camions ne constituent une menace, comme ils disent, que le commerce des chargements incomplets n'était pas pleinement rémunérateur. Laissez-moi aller plus loin, et vous donner quelques chiffres...

M. Young:

D. C'est-à-dire, considéré en lui-même?—R. Non, d'aucune manière.

D. Mais, comme une partie de l'ensemble, il n'est pas douteux qu'il soit profitable?—R. Si vous possédez des renseignements que je n'ai pas, je serai heureux de les connaître. Mais je ne crois pas...

D. C'est comme lorsqu'on vend de l'énergie hors pointe, en apparence à perte; en réalité, il est très avantageux pour l'usine génératrice de vendre son énergie hors pointe à un prix entraînant une perte apparente.—R. Il y faudrait une expertise d'actuaire, je conviens.

Pour en venir au second chapitre de mon mémoire, nous admettons que les chemins de fer accomplissent une fonction essentielle, et transportent des chargements de produits agricoles et autres que les camions ne pourraient pas transporter. Les camions ne pourraient actuellement concurrencer les chemins de fer pour le transport des chargements de trains, de même que les chemins de fer ne peuvent économiquement concurrencer les camions pour les transports de chargements moyens à courte distance. Le trafic lucratif pour les chemins de fer est le transport des gros volumes, qui se divise en quatre catégories,—j'ai ici un tableau, si vous me permettez de vous le montrer. J'ai un tableau préparé sur le tonnage du National-Canadien pendant trois ans. Les trois années choisies sont 1928, celle du tonnage maximum; 1933, celle du tonnage minimum, et 1937, l'année dernière. Nous avons ici en millions de tonnes la quantité de fret transportée par les chemins de fer Nationaux du Canada. C'est le total du fret transporté en trois ans. Considérés ensemble,—ils sont toujours ensemble,—c'est-à-dire que cette ligne bleue représente le maximum de 1928,—et cette année-là nous eûmes un peu plus de 65,000,000 de tonnes de marchandises de toutes catégories.

M. Bertrand:

D. Cela comprend-il les chargements partiels?—R. Tout est compris, les chargements partiels y sont. En 1933, un peu plus de 30,000,000. De 1933 à 1937, un rétablissement atteignant entre 45,000,000 et 50,000,000—un rétablissement de 50 p. 100, en tonnage, par rapport au minimum. Le commerce véritable des chemins de fer se divise en quatre catégories: produits forestiers, produits agricoles, produits manufacturés et divers, produits miniers. Et une cinquième catégorie, relativement insignifiante, est le transport des chargements partiels, représenté sur le graphique.

Avant de nous occuper des chargements partiels voyons les produits forestiers. Il y eut, par rapport au minimum, un rétablissement d'environ 66.8 p. 100 en 1937,—de sorte que le National-Canadien ne marchait pas si mal. Pour les produits agricoles, il y eut une chute de 14.2 p. 100,—due non à la situation des chemins de fer, mais à une situation que personne ne pouvait contrôler.

M. Johnston:

D. Ces 14.2 p. 100 représentent la courbe des produits agricoles?—R. Oui, ils représentent le pourcentage de gain ou de perte, par rapport au minimum.

D. Pour 1937?—R. Oui, pour la période de 1933 à 1937. Cela indique la diminution pour les produits agricoles, et vous verrez quelle en fut l'importance

pour les chemins de fer, car s'il y avait eu une augmentation correspondante de ces catégories de fret, en 1937, la situation financière des chemins de fer eût été grandement améliorée, et se fût rapprochée, dans une mesure appréciable, de celle de 1928.

Puis, les produits manufacturés et divers montrent une surprenante augmentation de 85.1 p. 100, prouvant le sérieux rétablissement dans ce domaine.

Et dans les produits miniers, une augmentation de 72.9 p. 100,—International Nickel, mines d'or, etc. Tout cela sur la base du tonnage, non de la valeur en dollars. C'est le premier tableau, et je crois qu'on en a donné des copies aux membres du Comité.

M. Howden:

D. Vous n'avez pas parlé des chargements partiels?—R. Je m'en excuse; merci. Je retourne aux chargements partiels, et le Comité observera que, l'année du maximum, le tonnage dépassait un peu deux millions de tonnes.

M. McCann:

D. Est-ce le maximum pour ces trois années, on pour tout le temps?—R. C'est le maximum du National-Canadien, pour tout le temps. Mais ce n'est pas le maximum pour tout le temps en ce qui concerne les chargements partiels...

D. C'est ce que je voulais savoir; quand fut atteint le maximum pour les chargements partiels?—R. Je puis peut-être vous le dire...

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous pourriez continuer, et donner l'explication ensuite, si cela convient à M. McCann.

Le TÉMOIN: Je crois pouvoir répondre à l'honorable député de la manière suivante: depuis 1919, le plus fort tonnage de chargements incomplets transporté par tous les chemins de fer de Canada réunis n'a jamais atteint 4,600,000 tonnes.

M. Bertrand:

D. Depuis quand?—R. Depuis 1919.

M. Dupuis:

D. De sorte que 1919 fut l'année du maximum?—R. Je ne dis pas que ce fut le maximum.

D. Quand fut atteint le maximum, depuis 1919?—R. Depuis lors, le plus fort tonnage en chargements partiels transporté par tous les chemins de fer du Canada en une seule année fut d'environ 4,600,000 tonnes; nous avons là, approximativement, le maximum des chargements partiels pour le National-Canadien. Je me procurerai prochainement les chiffres, à l'intention de l'honorable député. Puis, c'est tombé à un peu plus de 1,000,000 de tonnes; ce qui forme une partie insignifiante du commerce total des chemins de fer; et cela représente un rétablissement, malgré ce que nous avons entendu dire de la concurrence des camions, de 35 p. 100.

M. Young:

D. Mais non pas à cause de la concurrence des camions?—R. J'en tombe d'accord.

M. McIvor:

D. Comment expliquez-vous cette augmentation?—R. Comment nous l'expliquons?

D. Oui?—R. Les chemins de fer transportaient ces chargements à perte, et les gens en profitaient.

M. Johnston:

D. Cette expression de trafic à perte a été tellement employée que je ne m'y reconnais plus. Les chemins de fer savent-ils ce qu'il leur en coûte de transporter, mettons cent tonnes sur cent milles?—R. Oui, certainement. Ils peuvent déter-

miner ce qu'il en coûte de faire fonctionner un train entre deux points donnés. Et ils peuvent déterminer toutes sortes d'autres prix de revient. Ils peuvent évaluer le coût du transport d'une certaine catégorie de marchandises aux taux des chargements partiels.

D. Les camions pourraient faire la même chose, n'est-ce pas?—R. Oh, oui.

D. Savez-vous ce qu'ils représenteraient pour une marchandise donnée? —R. Ce n'est pas tant la marchandise qui compte que la charge.

D. Bien, pour la charge?—R. Oh, oui, nous pouvons déterminer les frais. Je vous donnerai des chiffres dans un instant. Je les ai en ma possession.

M. Dupuis:

D. En passant, j'aimerais élucider cette question des chargements partiels, en tant que les chemins de fer sont concernés.

Le TÉMOIN: J'ai les chiffres.

M. Dupuis:

D. Un train transportant des marchandises d'un endroit à un autre en quantité moindre qu'un chargement complet....supposons que sur cinquante wagons, il y en ait cinq contenant moins qu'un chargement complet; ils ont les mêmes frais généraux, le même personnel, les mêmes frais pour le charbon et le reste. Comment pouvez-vous tirer la conclusion qu'ils subissent une perte sur les chargements partiels?—R. Bien, c'est un calcul mathématique. La question a été étudiée avec soin. Je vais vous donner les conclusions de personnes très en vue.

D. Je n'aime pas entendre l'explication répétée de calcul mathématique. J'estime que nous sommes ici pour nous instruire, si je puis employer ce terme,—je n'y vois pas d'inconvénient,—et la chose est très importante. Je ne crois pas qu'il soit convenable de venir ici nous dire: c'est une question mathématique et nous avons des chiffres sur telle et telle chose.—R. Je n'allais pas me borner à cette affirmation.

D. C'est un de vos plus forts arguments.—R. Oui.

D. Ce que vous dites en réalité c'est que ce que nous enlevons n'est qu'un ennui pour les chemins de fer et tout ce que nous faisons c'est de le leur enlever; c'est un fait reconnu que les chemins de fer exercent ce trafic à perte.—R. Oui.

D. Ainsi plus nous enlèverons aux chemins de fer de ces choses qu'ils transportent à perte moins ils en souffriront. Voilà un de vos fort arguments. A moins que vous ne prouviez que le trafic par chargements partiels comporte toujours une perte pour les chemins de fer, je ne crois pas que votre argument soit de grande valeur.—R. Si je ne croyais pas pouvoir en temps voulu le prouver à votre satisfaction, je n'aurais pas avancé cet argument du tout.

D. Je connais très bien la tactique généralement suivie; quand on ne peut répondre à un argument, on dit généralement: j'y viendrai plus tard; la chose est laissée en plan et on n'y revient jamais.

M. Edwards:

D. Pour préciser, quand vous dites chargement partiel, vous ne voulez pas dire que le wagon part avec une demi-charge. Vous voulez dire que le wagon part complètement chargé et qu'une quantité de marchandises est déchargée à des points intermédiaires?

Quelques honorables DÉPUTÉS: Non, non.

M. EDWARDS: Expédiez-vous par chargements partiels,—supposons que la capacité d'un wagon soit de 40,000 livres et qu'il parte avec un chargement de 40,000....

Le TÉMOIN: quarante tonnes.

M. EDWARDS: Supposons que vous partiez avec quarante tonnes. Un wagon porte un chargement de quarante tonnes. Vous en laissez dix tonnes à un

endroit, vingt tonnes à un autre endroit et quinze tonnes à un autre et ainsi de suite, et quand vous arrivez à votre destination il ne vous reste plus qu'une petite charge dans le wagon. Je crois que c'est une question de pure mathématique.

Le TÉMOIN: Oui. Je vais traiter de cette question, mais j'ai essayé de mettre de l'ordre dans mes idées.

Le PRÉSIDENT: Continuez votre exposé, monsieur Duncan.

M. Ross: Nous poserons nos questions plus tard.

Le TÉMOIN: Puis-je consigner au compte rendu le tonnage de marchandises par chargements partiels transportées par les chemins de fer? Je le donnerai en millions de tonnes sans mentionner les années. Je commence en 1919 alors que le tonnage fut de 3 millions.9; ensuite, 4.3, 4.3, 4.0, 3.9, 3.6, 4.0, 4.4, 4.5, 4.6 — 1928—4.4, 3.7, 2.9, 2.2, 2.0, 2.2, 2.1, 2.3, et 2.5 pour 1937. J'ai aussi les chiffres pour les chemins de fer Nationaux, si on veut les connaître. Maintenant, que disent les experts en chemins de fer de ce trafic par chargements partiels? Je vais citer deux experts renommés. Le premier, M. Samuel O. Dunn, éditeur du *Railway Age*, dit que les chemins de fer tirent leurs plus grands bénéfices du transport des marchandises en vrac en raison de la forte charge des wagons. Le second est M. J. R. Tierney, vice-président du *St. Louis and Southern Railway*, qui, dans un discours prononcé à Tulsa, Oklahoma, devant les *Associated Traffic Clubs of America* le 22 octobre 1932, déclara ce qui suit: Nous voici au jour des inventaires réduits et non du mouvement en masse. Le chargement moyen des wagons fermés n'est aujourd'hui que de 50 p. 100. Le mouvement des wagons fermés coûte plus cher que celui des marchandises qu'ils contiennent. De la vie totale d'un wagon à marchandises 10 p. 100 se passe dans le transport des marchandises et 90 p. 100 aux têtes de ligne, sur les voies d'aiguillage, au chargement et au déchargement et aux usines. La vitesse moyenne du mouvement de l'expéditeur au consignataire est inférieure à 10 milles par heure. La moyenne du chargement partiel est inférieure à cinq tonnes. C'est là le chiffre américain; je vais vous donner le chiffre canadien; il est encore moindre, trois tonnes seulement pour nos wagons qui sont d'une capacité de quarante tonnes. La capacité moyenne de nos wagons est de quarante tonnes; la tare est de vingt tonnes. Nous avons quatre livres de wagon pour une livre de marchandise.

Maintenant, je dis que les camions ont enlevé aux chemins de fer une quantité restreinte de trafic par chargements partiels, mais ils ne sont pas pour cela responsables de la situation financière actuelle des chemins de fer Nationaux ni du Pacifique-Canadien; ni de la réduction de personnel qui s'en est suivie. J'estime qu'il existe six causes à la situation présente des chemins de fer: D'abord le déclin dans le trafic agricole. Deuxièmement, le canal de Panama. Dans l'enquête du Sénat de l'année courante des graphiques furent déposés dont l'un, le n° 23, figurant à la page 62 du compte rendu, indique que le trafic de marchandises passant par le canal de Panama, marchandises canadiennes, fut de 1,035,000 tonnes en 1923 et de 4,333,000 tonnes en 1937, soit une augmentation de 3,300,000 tonnes de trafic canadien dans le canal de Panama. La troisième est le trafic de navigation intérieure; j'ai les chiffres pour le port de Toronto, qui peuvent être comparés à ceux des autres ports. En 1923 le tonnage en destination et en provenance du port de Toronto fut de 346,000 tonnes. Il fut de 3,020,000 tonnes en 1937, soit une augmentation de 2,600,000 tonnes. Ces mouvements par eau accusent une augmentation de 5,950,000 tonnes. La quatrième raison de la situation financière des chemins de fer c'est le maintient des lignes non rémunératrices. Le rapport Duff, si je ne fais erreur, signalait l'existence de plusieurs milliers de lignes non rémunératrices en exploitation. Nous en voyons des exemples par toute la province d'Ontario. Nous avons une ligne avec un service moyen d'un train par semaine. L'immobilisation en traverses sur cette ligne s'élèverait peut-être à $50,000. Peu importe le traitement auquel elles sont soumises, me dit-on, les traverses se déprécient au taux de 50 p. 100 par année et il faut les remplacer.

Cela représente $5,000 par année pour le seul remplacement des traverses sur une ligne où il circule un train par semaine. J'estime que la situation est attribuable...

M. YOUNG: Bien, ces renseignements peuvent être très intéressants, mais comment cela peut-il se rapporter au bill?

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est ce que j'allais demander.

M. YOUNG: Quelles que soient les choses qu'il ait à dire, il existe d'autres facteurs de perte pour les chemins de fer canadiens; mais je ne vois pas comment cela se rattache au bill dont nous sommes saisis.

M. EDWARDS: C'est fort intéressant.

Le PRÉSIDENT: Il ne lui reste que deux sujets à traiter; il ferait peut-être mieux d'en finir.

Le TÉMOIN: Je ne veux pas prendre le temps du Comité et je veux bien abandonner ce sujet si vous le désirez.

M. EDWARDS: Je désire fortement vous écouter.

M. O'NEILL: Je crois fausse cette déclaration sur les traverses.

M. HOWDEN: Je propose, monsieur le président, que le témoin poursuive son témoignage.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le témoin va continuer.

Le TÉMOIN: Pour terminer cet exposé sur la question présentement devant le Sénat, je vais faire cette déclaration: les circonstances ont bien changé depuis l'avènement du camion, de l'autobus, des voitures de plaisance et de la construction de routes par les gouvernements provinciaux; depuis que toutes les provinces sont sillonnées de routes solides et permanentes qu'elles entretiennent en grande partie ouvertes à la circulation tout l'hiver.

De nos jours dans l'Ontario sud, et par là je veux parler de la contrée au sud de North Bay, je prétends que pas un seul jour de semaine ne se passe sans que le service roulier ne soit meilleur que celui donné par les chemins de fer par le passé et de nos jours; j'ajouterai que personne ne souffrirait si l'on permettait au chemin de fer d'abandonner les lignes peu rémunératrices de son réseau qu'il exploite à perte très sensible.

Le cinquième est celui-ci: le transport peu rémunérateur. Si je ne fais erreur, le transport en moins qu'un wagon entier n'est pas rémunérateur, et une bonne partie des initiatives que le chemin de fer adopte à l'endroit des vaisseaux n'est pas économique du tout. Je suis en mesure de constater, en ma qualité d'économiste théoricien et d'élève de James Mather à l'Université de Toronto tout ce qui peut justifier les chemins de fer à abaisser délibérément leurs tarifs d'été au-dessous du prix de revient, afin d'arracher aux compagnies de transport par bateaux les clients qu'ils reprennent en hiver quand les bateaux sont immobilisés.

Ce dernier aspect de la question provient des conditions d'exportation et de l'état du marché mondial; en effet notre prospérité à nous, Canadiens, dépend entièrement des conditions du marché dans le reste du monde; de même pour les chemins de fer. Le graphique n° 2 va de 1919 à 1937. Il porte les rubriques suivantes:

1. Exportations annuelles en millions de dollars.
2. Marchandises transportées par tous les chemins de fer à vapeur au Canada.
   (*a*) Total de marchandises en millions de tonnes.
   (*b*) Transport de marchandises en moins qu'un wagon entier en millions de tonnes.
3. Main-d'œuvre des chemins de fer à vapeur en milliers d'employés.
4. Revenu net d'exploitation au National-Canadien en millions de dollars.

5. Intérêt des obligations du National-Canadien.
6. Inscription de véhicules commerciaux.

Ces subdivisions jouent plutôt le rôle de modèle que de données individuelles absolument exactes. Ces dernières sont, je crois, assez près de la vérité mais sur une question aussi vaste il est impossible de fournir des chiffres absolument précis. Le graphique du haut est séparé de celui du bas de la page et vous voudrez bien noter qu'il en diffère par l'échelle. Je veux dire que les hauts et les ondulations sont en raccourci mais je crois que la conclusion générale n'en est pas dérangée.

On voit la prospérité dans les exportations canadiennes calculées en millions de dollars pour l'année 1919. De même pour 1920. Puis vient la crise de 1921. Une remontée graduelle jusqu'au plafond en 1928 puis une chute prononcée jusqu'à 1932; puis vient un relèvement fort raisonnable indiquant un retour vers un mieux-être à compter de 1932.

Je vais ici déclarer que ce graphique est quelque peu préférable, pour voir l'action des chemins de fer, au dernier des graphiques que l'on a soumis au Sénat; en effet ce dernier était combiné et comprenait les compensations bancaires, le volume d'affaires et la valeur en dollars des produits manufacturés. Comme tout le monde sait fort bien, les compensations bancaires ont fait des bonds prodigieux quand tous, hommes, femmes et enfants, possesseurs d'un livret de banque émettaient des chèques pour se livrer à l'achat d'actions en bourse. Or, les chemins de fer restaient complètement étrangers à cette situation. Mon graphique illustre en grande partie l'activité ferroviaire puisqu'il traite des exportations hors du Canada. Je veux tout d'abord étudier le total des marchandises transportées par les chemins de fer. Il me semble que la similitude apparente entre ce graphique et le premier graphique est frappante. A tous égards il s'y compare, à cette exception près qu'on n'y constate pas un aussi encourageant relèvement qu'à l'exportation.

Vient ensuite la main-d'œuvre des chemins de fer. On a rendu le camion responsable du chômage des employés de chemins de fer. Or, je prétends que ce graphique détruit absolument cette légende. Le personnel des chemins de fer suit absolument le mouvement des exportations et vient en parallèle avec le tonnage exporté.

Nous en sommes arrivés à la marchandise transportée en moins d'un wagon entier; cette rubrique comprend les chiffres que j'ai lus en témoignage. Vous noterez que jamais ces chiffres n'ont dépassé les cinq millions de tonnes et qu'à la fin ils diminuaient et conservaient un niveau assez uniforme.

Nous en sommes maintenant au revenu net d'exploitation du National-Canadien. Ces chiffres viennent dans l'ordre des titres de rubriques; ils ont conservé l'ordre qu'on leur a donné au rapport annuel du National-Canadien. Nous constatons qu'en 1928 le National-Canadien a encaissé un bénéfice net de tout près de $60,000,000. Or, ce sont des chiffres assez consolants, comparaison faite des dépenses avec les bénéfices. Puis c'est la chute.

Vient ensuite la situation des exportations. On voit une hausse mais on voudra bien noter que cette hausse est faible en bénéfices.

Revenu net des opérations en regard des exportations. Je devrais peut-être déclarer ici que le revenu net des opérations a un sens technique chez les chemins de fer. Il indique l'écart entre les dépenses portées aux opérations réelles des deux côtés du revenu encaissé. Il ne comprend pas les taxes pas plus que certaines autres données. En termes généraux on n'y trouve pas les intérêts dus sur la dette fondée ni d'obligations d'aucun nature contractées à l'endroit de la population du Canada.

M. Isnor:

D. Il ne comprend pas les taxes, dites-vous?—R. Non. Les taxes sont insignifiantes. En fait, les taxes accrues ont atteint quelque deux ou trois millions pour quelques-unes de ces années. Je fais cette déduction d'après la façon des chemins de fer d'établir leur comptabilité; en effet, je n'ai jamais songé à entreprendre des recherches de mon cru. La hausse est donc faible, et me conclusion va être que cette faiblesse provient en très grande partie de ce que les chemins de fer ont délibérément transporté des marchandises en moins qu'un wagon entier au-dessous du prix de revient; et je compte pouvoir le prouver.

Pour en arriver maintenant aux obligations en intérêts du National-Canadien, le paragraphe commence en 1923, à l'adoption de ce chemin de fer par l'Etat. Elles atteignent le plafond en 1932 pour fléchir jusqu'en 1936 puis s'effondrer réellement en 1937 du chef des changements effectués dans la comptabilité, comme vous le savez tous.

Toutefois mon idée est à l'effet qu'en 1928 le revenu net des opérations de $58,000,000 se rapprochait raisonnablement de toutes les obligations en intérêts du National-Canadien, et que si l'on adopte des procédés sains et modernes à la catégorie de marchandises que les chemins de fer sont appelés à transporter, il n'y a pas de raison pour que le redressement ne soit pas plus accentué dans l'avenir que ce graphique ne l'a encore indiqué.

Le dernier tableau du graphique contient l'inscription en milliers par tout le Canada des diverses catégories de véhicules commerciaux. Vous constaterez la ligne étonnamment apppuyée qui remonte avec tant d'assurance. Impossible de briser cette ligne. Le ministère de la statistique ne peut donner le chiffre exact de la poussée vers le haut parce que les provinces ne lui font pas parvenir de chiffres à ce sujet; cette ligne comprend, comme M. Patton l'a laissé entendre, des éléments comme les camions qui sont propriété personnelle, les camions de livraison fort nombreux dans les villes, les camions des cultivateurs, les camions des services d'incendie des municipalités et autres du genre. Mais cette donnée n'apparaît qu'afin d'indiquer l'existence évidente d'une grande nécessité publique à laquelle pourvoient 180,000 automobiles commerciales dans le Canada entier. Le graphique est ensuite plus accentué, ce qui indique, je le prétends, que les petits établissements de commerce dans les campagnes reculées, comme les petites villes, ont un service de transport qu'elles n'ont jamais eu auparavant, lequel, vais-je dire, promet beaucoup pour le développement futur du commerce et de l'industrie.

M. Bertrand:

D. Vous discutez maintenant les taux pour chargement partiel de wagon? R. Oui.

D. Vous ne nous avez pas dit que les camions transportent beaucoup aujourd'hui ce qu'on appelle les chargements de wagon.—R. J'ignore dans quelle mesure. Ils peuvent en accepter sur des trajets limités.

D. Dites-vous que le trajet entre Montréal et Toronto est limité?—R. Je n'ai pas les chiffres, mais je ne crois pas que les camions transportent beaucoup de ces chargements. Peut-être se remplissent-ils complètement; ils peuvent prendre de cinq à quinze tonnes.

M. O'Neill:

D. Avec trois ou quatre remorques qui sont aussi chargées?—R. Bien que je ne dise pas que les camions transportent des chargements de wagon...

M. Bertrand:

D. Les camions acceptent des chargements de wagons de toutes les marchandises légères.—R. De celles que les chemins de fer refusent.

D. Non, que les chemins de fer accepteraient volontiers, mais que les voituriers routiers peuvent transporter meilleur marché.—R. A cause de leurs frais peu élevés.

D. Pour ce motif ainsi que pour plusieurs autres.—R. Oui.

M. JOHNSTON: Il n'y a qu'un petit nombre de camions qui pourraient transporter quarante tonnes.

M. BERTRAND: Ils peuvent prendre ces chargements, lorsqu'il s'agit de meubles.

M. JOHNSTON: Quarante tonnes?

M. BERTRAND: Non, mais ils transportent toutes les marchandises légères comme les meubles.

Le TÉMOIN: J'aurai un mot à dire des chesterfields. C'est un sujet qui m'est sensible et j'en traiterai dans un instant.

M. Bertrand:

Les moyens de transport au pays sont au nombre de quatre, par rail, eau, route et air. Chacun d'eux convient particulièrement au transport d'un certain genre de marchandises. Un de ces moyens de transport chavauchera toujours un peu sur un autre. Personne n'y aura d'objection non plus qu'à ce que leurs intérêts se heurtent quelque peu, pour ce qui est des services que ces divers moyens de transport peuvent le mieux rendre. Mais je ne crois pas en ma qualité d'économiste théoricien, que c'est dans l'intérêt du pays qu'un mode de transport empiète sur un autre à un coût moindre que le prix de revient. La grande question est: qu'est-ce que le prix de revient?

Un mot touchant le transport automobile. Il devient une partie essentielle de l'économique au Canada. Le mémoire que vous a soumis l'Association des manufacturiers canadiens en traitait indirectement. Ce transport est rapide et son service ne peut être égalé par tout autre. La vente a subi des modifications radicales du fait du service accéléré qu'il assure. Les épiceries reçoivent des marchandises fraîches; leurs frais d'inventaires et leurs dépenses sont moindres. Les camions transporteront, disons, un faible chargement à Sutton ou à quelque autre endroit, et approvisionneront presque au jour le jour les magasiniers.

Il en est aussi de même pour les grands établissements de commerce. Aujourd'hui les autos-camions aident à la fabrication des automobiles dans la province. On les emploie pour accroître la production des automobiles au moyen des plateformes mobiles à un extrémité desquelles est le châssis de l'auto dont la construction se poursuit et s'achève à mesure du déplacement de la plateforme. Les autos-camions traversent parfois la frontière où ils obtiennent des pièces du fabricant à Détroit, dont la livraison se fait selon un horaire à Oshawa, ou ailleurs. Ces pièces passent directement des camions à la plateforme mobile. Les prix de revient sont ainsi réduits et les fabricants sont dispensés de s'adresser à ces gens utiles, les banquiers, pour obtenir le même montant de crédit. Toute mesure de ce genre qui tend vers l'efficience améliore la situation commerciale du Canada. Je dis que tout ce qui trouble le développement naturel des fonctions économiques des quatre moyens de transport ci-haut et qui refrène celui qui est efficace ou l'assujettit à une concurrence injuste, aura inévitablement sa répercussion dans le marché intérieur, par des frais plus élevés pour le consommateur et dans les marchés extérieurs, par des désavantages en comparaison des autres pays où ces moyens de transport n'ont pas atteint le même degré d'efficacité.

M. Bertrand:

D. Je voudrais que vous m'expliquiez comment les taxes convenues empêcheront les exploitants de camions d'accepter des réductions de prix,—vous vous êtes fort éloigné de la question.—R. Puis-je vous répéter que j'arriverai à ce

sujet. J'ai tout ce qui s'y rapporte. Je vais établir maintenant,—je serai bref, je crois que sur la totalité des endroits desservis par les camions, 2,700 se trouvent de ½ mille à 50 milles des chemins de fer.

M. Young:

D. Une fois le bill adopté, les camions ne les desserviraient-ils pas encore? —R. Ils auraient les mêmes restrictions que les chemins de fer. Ceux-ci y feraient peut-être face en nommant un vice-président et toute la hiérarchie de dirigeants qui leur est habituelle...

D. Vous n'avancez pas que le bill va empêcher les camionneurs de poursuivre leur commerce?—R. Je dis qu'il constitue une menace très dangereuse pour le voiturier public. C'est pour ce motif qu'on l'a présenté en Angleterre. Il a eu l'effet d'une épée de Damoclès suspendue sur les têtes des voituriers publics prête à les faire disparaître; il constitue une menace constante.

D. Je ne veux pas vous suivre aussi loin. Je comprends très bien que les camionneurs seraient peut-être obligés de rajuster leur commerce, mais dire qu'ils y renonceraient, est, je crois, outrer beaucoup la vérité.—R. Je crois que M. Patton a bien exposé la question; le gros manufacturier devrait employer ses propres camions, ayant une forte quantité de denrées à transporter, mais son rival moins important qui dépend du voiturier public,—celui qui effectue le camionnage, pour tous les petits marchands,—devra renoncer à son commerce.

M. Bertrand:

D. Le but du bill est exactement le contraire; son intention est d'aider les chemins de fer à faire face à la concurrence injuste des camions?—R. Oui, j'avoue....

M. BERTRAND: Vous êtes protégé. Vous pouvez agir à votre guise. Vous vous trouvez maintenant dans la même situation que les chemins de fer en 1903 alors qu'ils étaient concurrencés sans restriction et que le Parlement dut intervenir comme représentant du peuple et les protéger.

M. HOWDEN: Je ne vois pas l'utilité de dire cela au témoin. Nous sommes ici pour entendre ce qu'il a à dire et l'étudier.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois que le témoin lui-même a demandé qu'on l'interroge au fur et à mesure de son exposé.

M. BERTRAND: Nous avons entendu un exposé des affaires des chemins de fer et vous nous arrivez aujourd'hui comme expert, en même temps qu'avocat, pour interpréter la situation des camionneurs. A mon avis nous devrions avoir la permission de poser au témoin les questions que nous voudrons. S'il développe un point sur lequel nous n'avons pas les mêmes idées, nous devons le lui dire. Autrement le public gardera l'impression que ce bill est tout à fait injuste.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je demanderais aux membres du Comité de laisser le témoin poursuivre son exposé sans l'interrompre.

M. BERTRAND: En tant que membres de ce Comité nous pouvons désirer poser des questions au témoin.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Faites, je ne vous en empêche pas.

M. Parent:

D. Au sujet de ce dernier graphique au bas de la page où vous nous montrez les tarifs de tous les chemins de fer sur les quantités moindres qu'un chargement de wagon, pouvez-vous en donner une répartition ou une analyse au Comité?—R. Je vous ai cité les chiffres officiels.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Ce tablau est consacré au transport des marchandises en quantités moindres qu'un chargement de wagon.

M. Howden:

D. Lorsque vous nous avez donné ces chiffres sur le transport des marchandises en quantités moindres qu'un chargement de wagon, je ne disais qu'il serait bien intéressant en même temps que d'une grande utilité pour le Comité d'avoir un estimé approximatif de ce qu'auraient été ces chiffres s'il n'y avait pas eu à tenir compte de cette concurrence des camions.—R. Je crois pouvoir vous donner quelques renseignements là-dessus.

Le président suppléant:

D. N'est-ce pas indiqué dans votre tableau consacré au transport des marchandises par quantités inférieures à un chargement de wagon?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Le troisième tableau porte entièrement sur le transport des marchandises par quantités moindres qu'un chargement de wagon et je crois que le témoin a traité de ce point d'une manière assez étendue.

Le TÉMOIN: Maintenant, dans la seule province d'Ontario, il y a 75,000 camions qui représentent une mise de fonds de plus de $115,000,000. Pour le Canada tout entier, il y a 200,000 camions soit une mise de fonds de plus de $400,000,000; à peine 10 p. 100 de ces camions sont exploités comme véhicules commerciaux; les autres se répartissent en véhicules faisant du transport dans les limites des villes et sur les routes. Ceux qui exploitent ce service sont des gens qui, pour la plupart, ont mis leur propre argent dans l'entreprise et tout leur avoir s'y trouve engagé. Ils n'ont pas la ressource de pouvoir s'appuyer sur les contribuables canadiens pour faire face à la concurrence.

M. Bertrand:

D. Lorsque vous nous donniez ces chiffres vous auriez pu prendre en considération les pertes énormes qu'ont subies les exploitants de camions au cours des dernières années. Beaucoup d'entre eux transportaient les marchandises à des tarifs tellement réduits qu'ils ont fait faillite. En nous donnant les chiffres relatifs aux chemins de fer, vous avez parlé de déficits accumulés. C'est une situation tout à fait différente.—R. Avant d'abandonner ce chapitre, je prétends simplement ceci: l'invention du moteur à essence a fait tomber en désuétude ce mode du transport par les chemins de fer des quantités de marchandises inférieures à un chargement de wagon.

M. Dupuis:

D. Monsieur le président, si j'interprète bien les chiffres que vient de nous donner M. Duncan sur son tableau montrant les tarifs de transport par quantités inférieures à un chargement de wagon, il ne semble pas, approximativement, y avoir d'écart entre 1919 et 1937.—R. Il y a une baisse d'environ 2,000,000 de tonnes.

D. Ce n'est rien.—R. M. Fairweather a déclaré, à Charlottetown, qu'il y avait eu une réduction de 2,000,000 de tonnes.

D. Cela vient détruire votre propre argument. Si, durant 20 ans les chemins de fer avaient gardé approximativement le même volume, je serais plus porté à admettre la justesse de votre prétention.—R. Je prétends, à ce sujet, que les taxes convenues sont inutiles. Elles seraient cause de perturbations dans les transactions commerciales et ce serait mécontenter les expéditeurs que d'essayer de rattrager ces 2,000,000 de tonnes.

D. Vous remarquerez que de 1919 à 1925 il ne s'est pas fait, en ce pays, beaucoup de transport par camions.—R. Non, cela ne commence qu'en 1925.

M. McKinnon (Kenora-Rivière-à-la-Pluie):

D. Sur cette question des tarifs de transport par quantités inférieures à un chargement de wagon, ne croyez-vous pas que les chemins de fer et les compagnies de camionnage ne soient essentiellement dans la même situation? Par exemple, si vous avez un camion d'une capacité de cinq tonnes et que son

chargement n'est que de quatre tonnes, vous accorderez probablement un taux réduit pour un autre tonne?—R. Oui.

D. C'est exactement la même chose quant aux chemins de fer. Supposons qu'ils fassent circuler un train d'une capacité de 3,000 tonnes mais son chargement n'est que de 2,500 tonnes; supposons alors qu'on leur offre 500 tonnes de marchandises à mettre à bord de ce train, mais ces marchandises ne sont pas de la catégorie des chargements complets de wagons; dans ce cas ils peuvent en faire le transport à un tarif inférieur à celui des chargements complets de wagon. Je ne puis partager votre opinion quand vous dites que cette manière d'agir est contraire à leurs intérêts.—R. Je vous donnerai quelques éclaircissements là-dessus.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Il est une heure. Pouvez-vous nous dire, monsieur Duncan, combien de temps il vous faudra pour finir cet après-midi?

Le TÉMOIN: Tout dépendra du nombre de questions auxquelles j'aurai à répondre; mais si les choses se passent comme ce matin, j'espérerais bien n'en avoir que pour environ trois-quarts d'heure.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Je crois qu'il vaut mieux nous réunir de nouveau à quatre heures.

Le Comité s'ajourne à 12 h. 57 pour se réunir de nouveau à quatre heures de l'après-midi, aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Duncan, voulez-vous reprendre votre témoignage?

LEWIS DUNCAN, K.C., est rappelé.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Monsieur Duncan, vous en étiez au numéro 6 de votre exposé.

Le TÉMOIN: Oui. J'omettrai un point dont j'allais traiter, c'est la mention faite, au rapport Duff, du transport par camions-automobiles. Je puis peut-être vous renvoyer aux pages. Ce sont les pages 55, 56, 107 et 108.

J'étais pour mentionner l'emploi dans l'industrie du camionnage. Je prétends que cette industrie, à l'heure présente, compte plus d'employés que n'en ont les chemins de fer, et ce nombre va toujours grossissant.

M. Howden:

D. Pouvez-vous nous citer des chiffres comparés?—R. Je pourrais vous le dire très approximativement, mais ces chiffres ne sont pas assez précis pour nous permettre de parler en toute certitude.

Cette ligne au graphique 2 représente le nombre des véhicules commerciaux en exploitation en tout temps. Il y en a tout près de 200,000.

D'après les témoignages rendus devant la Commission Chevrier, certaines compagnies de camionnage employaient en moyenne 2.4 hommes pour chaque camion, mais la moyenne des camions commerciaux donnait de l'emploi à 1.3 homme par moteur. Là-dessus, 0.3 d'homme s'occupait de la comptabilité, de la garde des entrepôts et le reste. Il est impossible, comme je le dis, de répartir ces chiffres et de dire combien de ces camions s'occupent exclusivement de commerce, combien font du transport ordinaire, combien sont des camions de cultivateurs et combien font les livraisons en ville. Mais évidemment, si l'industrie du camionnage emploie directement 1.3 homme par camion et s'il y a aujourd'hui 200,000 camions, elle emploie donc 266,000 hommes, tandis que les chemins de fer n'en emploient que 130,000. Et ces employés ne sont pas dans une ou deux régions, ils sont distribués dans tous les comtés et toutes les

communautés du pays et ils sont en contact personnel avec tous les genres d'affaires, car ils font un travail personnel.

M. Elliott:

D. Parlez-vous de la province d'Ontario?—R. Ces chiffres se rapportent à tout le Canada et proviennent du graphique 2. Si l'industrie du camionnage emploie directement 260,000 hommes, sans aucun doute elle en emploie en outre plus d'un demi-million indirectement, ce qui fait près des trois quarts d'un million que l'indusrie du camionnage emploie ou fait vivre directement ou indirectement.

Je dirais que nous devons remercier la Providence si, dans la période qui s'est écoulée depuis 1929, une nouvelle industrie a surgi pour donner de l'emploi à tant de jeunes gens qui, débutant vers 17 ou 18 ans, obtenaient du travail en permanence, se mariaient, s'établissaient et allaient progressant dans leur carrière. Voilà un aspect de la question qui mérite d'être examiné.

M. Isnor:

D. Vous dites que les chemins de fer ont 130,000 employés. Cela ne comprend pas les arrimeurs, ni les débardeurs, n'est-ce pas?—R. Je le regrette, mais je ne puis vous donner de réponse là-dessus.

Il est juste d'ajouter les arrimeurs, je suppose, et aussi les employés de bureau de l'industrie du camionnage.—R. Je le crois. Cela devrait comprendre tous les employés de chemin de fer.

D. Par conséquent, votre comparaison au sujet des employés ne signifie pas grand'chose.—R. Je ne cherche pas à faire une comparaison précise. J'indique simplement une matière à réflexion.

M. Bertrand:

D. Vous ne prétendez pas que le bill 31 va jeter sur le pavé ces 260,000 employés, n'est-ce pas?—R. Non, je ne dis pas cela.

M. JOHNSTON: Il en ferait congédier.

M. BERTRAND: Je ne crois pas qu'il fasse de changement.

Le TÉMOIN: Avant que je traite des chiffres réels du trafic des marchandises par charges fractionnaires, pour voir si les chemins de fer y perdent ou non, je parlerai de deux choses. Elles sont un peu à côté de la question, mais je crois qu'elles s'y rattachent.

Les chemins de fer ont propagé une autre fable en disant que le camionnage automobile ne payait pas ses routes, vu qu'il avait le libre usage des grands chemins. Cela s'est discuté à fond devant la Commission Chevrier. Il est assez curieux que les gens de chemin de fer se servent de cet argument, car ce sont eux qui profitent des emprises de voie, les ayant eues en quelque sorte gratuitement, sous forme de subventions en terres et en argent fournies par le peuple canadien, et ils circulent ainsi sur leur propre emprise de voie. Les camionneurs ne sont pas les propriétaires de la route, mais comme les autres usagers d'automobiles ils payent très largement pour les chemins ou ils les construisent à leurs propres frais, et l'Etat en garde la possession.

Je vais vous donner, pour le démontrer, quelques chiffres éloquents. Prenons par exemple la province d'Ontario. La plus grande source de revenus de cette province est l'impôt sur les grandes routes. Il dépasse de beaucoup les impôts sur les corporations et sur les successions. Par impôts sur les routes, je veux parler des patentes de véhicules commerciaux et autres, et des impôts sur l'essence. L'an dernier, la province d'Ontario réalisa, par l'impôt sur le revenu, $2,600,000. Elle reçut de la Commission des spiritueux, $7,800,000. Elle obtint $10,900,000 en impôt sur les corporations. Les droits de succession lui rapportèrent $15,900,000, y compris les héritages des gens qui étaient morts depuis quelque temps et dont les successions étaient ouvertes. Mais les impôts de la route lui donnèrent $26,900,000.

Ces impôts se payent par les diverses catégories d'usagers. Il y en a trois: ce sont les propriétaires d'autos particuliers, les camionneurs particuliers et les camionneurs commerciaux.

M. Hanson:

D. Avez-vous ce que le gouvernement de l'Ontario a dépensé sur les grandes routes pour les tenir en bon état?—R. Oui. Les $26,000,000 font plus que payer les nouvelles constructions et l'entretien. La Commission Chevrier traite de tout cela.

M. McCann:

D. De quelle année parlez-vous?—R. De 1936.

D. Et l'an dernier?—R. Les chiffres ne sont pas tous disponibles.

D. Ils étaient disponibles dans le dernier budget.—R. C'est possible; alors, je ne les ai pas.

M. Young:

D. Seriez-vous assez bon de nous dire combien la province d'Ontario dépense annuellement pour l'entretien de ses routes?—R. Je n'ai pas ces chiffres, mais je puis les avoir.

D. Et les intérêts sur l'argent engagé?—R. Oui.

M. YOUNG: Je sais quelque chose d'une autre province, et si la situation de l'Ontario est comparable à celle de l'autre province, cette déclaration aurait besoin, à mon avis, d'être un peu amplifiée, car elle n'est pas vraie de toutes les provinces. Il n'y a pas assez de revenus de toute source pour prendre soin des routes, dans celle dont je veux parler.

M. JOHNSTON: De quelle province parlez-vous?

M. YOUNG: De l'Alberta.

Le TÉMOIN: Je puis dire qu'une des principales allégations faites devant la Commission Chevrier c'est que les camions ne payent pas leurs routes. Les camionneurs ont fait une preuve qui, à notre avis, répond complètement à cette question.

En 1936, les voitures à voyageurs ont payé en moyenne $42 en impôts sur l'essence et en honoraires.

Les camions particuliers ont payé $100 en impôts sur l'essence et en honoraires.

Les camions commerciaux, qui sont très peu nombreux, ont payé une moyenne de $486.

Les camions commerciaux ne représentent que 11 p. 100 de l'inscription des véhicules dans la province, et ils ont payé 26 p. 100 du total, soit $7,000,000. L'effet de l'impôt sur l'industrie peut se constater comme ceci: prenons un camion commercial particulier d'une contenance de dix tonnes, patenté pour utiliser 82 milles seulement de grand chemin, de Toronto à Orillia. Cette année, il a payé à l'Etat, en honoraires et en impôts d'essence, $1,001.72.

M. McCann:

D. Et cela usa les routes plus qu'une centaine d'autos.—R. Non. Les ingénieurs signalent qu'en Ontario les routes sont permanentes. Sur ce point nous sommes d'accord, je crois, avec les chemins de fer. Nous ne faisons pas circuler des camions pour détruire les routes, car les ingénieurs seraient en faute s'ils construisaient des routes incapables de supporter ce trafic. Il y a là une étendue de route qui semble faite pour durer quarante ans, et sur laquelle nous avons droit de parcours. Chaque camion de ce type paie $1,000 par an.

En ce qui concerne le fardeau des taxes, c'est une affaire provinciale, mais je la mentionne simplement pour dissiper un malentendu. Le fardeau des taxes sur les chemins de fer est infiniment moins lourd que sur les camions.

En 1936, les taxes combinées du National Canadien et du Pacifique-Canadien furent de $8,319,000, tandis que dans la seule province d'Ontario quelque cinq mille véhicules commerciaux ont payé $7,000,000 au trésor provincial, pour les seules taxes routières, ce qui est presque autant que toutes les taxes fédérales et provinciales des deux chemins de fer.

M. Elliott:

D. Pouvez-vous nous donner cela en pourcentages?—R. J'arrivais à cela. En 1936, les paiements combinés de taxes par le N.-C. et le P.-C. absorbèrent 2.8 p. 100 de leurs recettes d'exploitation. Les chiffres correspondants pour les détenteurs de permis de la catégorie A en Ontario furent 10.47 p. 100 des recettes d'exploitation.

Les camions paient leur part et rendent service au public. S'ils ne sont pas assez taxés en Ontario, vous pouvez vous fier au premier ministre de cette province pour les taxer comme il faut. De plus, la Commission Chevrier s'en occupera certainement. Les chemins de fer ont demandé que les taxes sur les camions soient sérieusement augmentées; dans leur mémoire officiel à la Commission Chevrier, ils ont fait ce que les chemins de fer ont fait dans tous les états d'Amérique où se sont tenues des enquêtes du même genre, et aussi en Angleterre, ils ont essayé de faire augmenter les taxes. Le tableau D du mémoire du chemin de fer demande expressément les augmentations suivantes sur les taxes imposées aux camions:

Un véhicule payant aujourd'hui $500 de droits d'essence et de permis combinés, paierait à l'avenir, d'après la proposition des chemins de fer, $1,287 par an.

Un camion qui paie aujourd'hui $849.50 en droits de permis et taxe d'essence, paierait à l'avenir, d'après l'aimable suggestion des chemins de fer, $1,686 par an, autant que le montant de la dépréciation. Et cela augmenterait naturellement beaucoup le pourcentage des taxes par rapport aux recettes d'exploitation.

La Commission Chevrier s'occupera de cela. Tout cela sera étudié convenablement, et il y a d'autres choses dont la Commission Chevrier s'occupera prochainement. Ces choses sont soumises à la Commission. Je ne puis dire à quoi elle aboutira, mais voici des points sur lesquels les camionneurs, les expéditeurs et les chemins de fer semblent d'accord, en substance: il faut introduire un code du travail. Tous le désirent. Les camions ont essayé d'établir des conditions de travail uniformes, pour empêcher le mauvais camionneur de nuire au bon, qui ne peut donner des salaires raisonnables si quelqu'un paie moins que lui. Il devrait y avoir quelque système de règlementation pour les heures, la sécurité et la taille des véhicules. Tous admettent que cela devrait être réglementé par le gouvernement. Troisièmement: les taxes; on prend en considération le prix de revient des routes et le coût annuel de construction et d'entretien, et l'on propose que ce soit justement réparti entre tous les usagers de la route, selon les différentes catégories. Enfin, le quatrième point, qui est aussi le plus important, est que le monde admet que, dans la province, vous devriez établir une Commission, mettons de trois personnes, aux fonctions analogues à tous égards à celles de la Commission des chemins de fer, et qui s'appellerait la Commission des transports; elle exigerait le dépôt des taux. Ceux-ci doivent être rendus publics. Ils doivent être observés, et la Commission doit avoir le droit, sur la plainte de toute personne lésée, de prohiber des taux injustes ou comportant inégalité de traitement, ou excessivement élevés ou bas. Si cette Commission est établie à la suite des travaux de la Commission Chevrier, il serait naturel qu'elle collaborât avec la Commission fédérale dans les affaires d'intérêt commun. De cette manière, comme le dit M. Patton, nous travaillerons dans un sens progressif et avantageux pour le pays, en préparant une division naturelle du trafic selon ses fonctions normales.

Arrivons maintenant à la question du trafic des chargements partiels. Depuis la guerre, le trafic des chargements partiels sur les chemins de fer a

varié entre 2 et 4 p. 100 de leur tonnage brut. Et le trafic des chargements incomplets peut se décrire ainsi: c'est le transport des petits colis, comme vous voyez les messageries en décharger à Ottawa tous les matins. Le colis moyen est inférieur à 200 livres. Il est d'une cinquantaine de livres. La moyenne de tous les colis peut être de 200 livres. Et il s'agit de colis envoyés sous cette forme, tout à fait distincte du grain en vrac, des produits minéraux en vrac et des produits forestiers en vrac, qui constituent le trafic des chargements complets. Or, d'après l'expérience d'une compagnie ferroviaire américaine, son trafic des chargements incomplets ne représente que 3½ p. 100 du tonnage total, mais exige 26 p. 100 de son matériel de transport du fret. Et 32 p. 100 des réclamations en dommages ont été payés pour des dégâts aux chargements partiels. C'est évidemment un procédé désavantageux de transport du fret.

M. Bertrand:

D. Suggérez-vous que les chemins de fer devraient abandonner ce genre de fret?—R. Monsieur Bertrand, je dirai que si les chemins de fer supprimaient délibérément le trafic non rémunérateur, du genre des chargements partiels, et siégeaient, comme quelqu'un l'a suggéré, dans une commission avec les entrepreneurs de transport, la situation du National-Canadien, au point de vue des revenus, s'améliorerait d'une façon surprenante; un autre résultat de ce geste serait qu'au lieu de perdre de l'argent pour transporter ces misérables petits chargements partiels, ils pourraient supprimer certaines lignes déficitaires qu'ils ne peuvent supprimer autrement, et l'économie totale serait stupéfiante.

D. Les chemins de fer ne pourraient transporter du fret en chargements partiels d'Halifax à Vancouver?—R. Non. Ils le transportent aujourd'hui en chargements partiels, et naturellement ils font du bénéfice la-dessus.

D. Les chemins de fer le font?—R. Oui.

D. Mais ils ne pourraient pas cesser de la faire?—R. Je ne propose pas cela. Géographiquement, le pays se divise en régions provinciales. Prenez par exemple l'Ontario. Examinez-le au point de vue des chargements partiels. L'Ontario méridional est très industriel, puis vous entrez dans une zone rocheuse, de population clairsemée, et de facilités de transport très faibles jusqu'à la tête des Grands Lacs et au-delà. Il y a, pour les chargements partiels, une zone géographique de petits parcours, une zone de parcours moyens, dans lesquels incontestablement les camions peuvent fonctionner plus avantageusement que les chemins de fer. Les camions ne pourraient probablement pas, transporter avantageusement du fret de Montréal à Winnipeg. Personne ne désire envoyer 200 ou 500 livres de fret en colis de cette manière. Vous avez la même chose dans l'Ouest. Vous avez une région de Winnipeg, disons à Edmonton, qui peut être ou ne pas être une zone de chargements incomplets selon l'état des routes. Puis, vous avez la Colombie-Britannique, vous avez la province de Québec et vous avez les provinces Maritimes, ou une partie d'entre elles—je ne sais pas exactement comment cela fonctionnerait. De sorte qu'en examinnant en gros, les divisions naturelles du pays, ce petit trafic—on l'appelle naturellement petit, c'est un petit trafic—ce petit trafic des colis appartient sans aucun doute aux camions et n'est nullement l'affaire des chemins de fer sur les distances moyennes. Laissez-moi continuer un moment...

M. McIvor:

D. Comment cela pourrait-il influer sur l'emploi de la main-d'œuvre sur les chemins de fer?—R. Sans doute, il s'en suivrait une légère réduction du personnel. Je ne puis vous donner les chiffres. Mais cela ne laisse aucun doute.

Maintenant, envisageons les choses un instant. Quelqu'un disait ce matin que vous partez avec un wagon contenant 40 tonnes. Il arrête ici et dépose 10 tonnes, va plus loin et dépose 5 tonnes; et ainsi de suite jusqu'à ce qu'il

arrive à Montréal où il décharge ses 15 dernières tonnes. La situation Toronto-Montréal n'est pas typique pour ce qui concerne les chargements fractionnés en cette province. Prenez un train de marchandises à petite vitesse allant de Toronto à Lindsay. Il part avec une couple de wagons ou cinq wagons partiellement chargés; il procède lentement arrêtant ici et arrêtant là. C'est un train de petite vitesse laissant un petit colis ici et un petit colis là. C'est la même chose pour Orillia; ou pour North-Bay ou Owen-Sound. Tous ces trains à petite vitesse sont ceux qui transportent un petit nombre de colis et pour l'exploitation desquels les chemins de fer perdent des sommes énormes d'argent. Et j'espère le démontrer à M. Bertrand, si je puis illustrer ce que je veux dire—naturellement je n'ai pas le temps d'entrer dans tous les détails—mais je vais prendre un exemple seulement. Je vais donner le coût pour les chemins de fer d'un wagon à marchandises dans lequel on charge 3 tonnes de ces marchandises à transporter à petite vitesse parce que c'est la charge moyenne, un peu plus de 3 tonnes—le coût moyen de chargement au Canada de ces marchandises en quantités inférieures à un chargement de wagon. Un wagon coûte $2,500. A 5 p. 100 sur le coût original vous avez une charge annuelle de $125. La dépréciation à moins de 7 p. 100 représente $155. Les réparations, l'huile, les sabots de frein, les roues, etc, $100. Pour ce wagon seulement, nous avons pour l'année un total de $380; soit un dollar par jour. Maintenant, un wagon à marchandises, sur le réseau national, est mis en service en moyenne une fois par quinze jours.

M. Bertrand:

D. Ces chiffres s'appliquent-ils aux conditions d'aujourd'hui?—R. Oui, d'aujourd'hui.

D. De la présente année?—R. De la présente année, dans les présentes conditions.

D. En 1928, le mouvement se faisait beaucoup plus souvent que cela?—R. Ce chiffre est celui que les chemins de fer appliquent aujourd'hui.

M. Elliott:

D. Cela comprend le mouvement du wagon tout aussi bien que celui du chargement?—R. Je ne saurais l'assurer, je crois qu'il s'agit du mouvement du wagon chargé. Ce wagon est mis en service à peu près une fois par quinze jours—bien qu'il se trouve des wagons qui sont sur la voie et sont continuellement en mouvement tous les jours.

M. Bertrand:

D. C'est la moyenne?—R. Oui, la moyenne pour les wagons à marchandises. Un wagon est mis en mouvement une fois par quinze jours, seulement deux fois par mois et il en coûte $15 pour ce service puisque la mise en service de votre wagon coûte $30 par mois. La charge moyenne des colis formant les chargements fractionnés est de trois tonnes. Divisant la coût d'une mise en mouvement du wagon, soit $15, par le nombre de tonnes, vous arrivez au coût de $5 par tonne, soit 25 cents par cent livres pour le wagon à marchandises seulement. Ensuite, les chemins de fer au Canada...

Le VICE-PRÉSIDENT: Ne pourriez-vous pas sauter quelques détails? Vous avez demandé quarante-cinq minutes pour présenter votre exposé, entre vous et le monsieur qui est avec vous. Vous avez déjà employé deux heures.

M. JOHNSTON: Mais cela est si intéressant, monsieur le président.

Le VICE-PRÉSIDENT: Cela me semble en dehors de la question.

M. JOHNSTON: Je crois qu'on devrait lui donner le temps de nous communiquer ces renseignements.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, je suis à la disposition du Comité.

M. JOHNSTON: Je serais en faveur de permettre à M. Duncan de continuer et d'en finir avec son exposé.

M. Young:

D. Il y a une chose qui m'intéresse: quelle est la conclusion de votre argument? Que voulez-vous prouver: que les compagnies de chemins de fer éviteraient des pertes considérables si elles abandonnaient le transport des chargements fractionnés? En d'autres mots, elle ne comprennent pas leur propre commerce comme elles le devraient?—R. C'est exactement le point, comme on le disait hier au Sénat. M. Fairweather disait hier que c'était une "conjoncture étudiée" quand il déclara à la Commission Duff que vous pouviez économiser $35,000,000.

M. MacNicol:

D. Le témoin a-t-il suggéré que certains embranchements pourraient être supprimés?—R. Je suggère que cela peut se faire. Le Sénat poursuit actuellement une enquête sur ce point. Devant la Commission Chevrier il a été demandé aux chemins de fer de déposer leurs chiffres concernant les chargements fractionnés, le coût, et nous avons constaté une ignorance stupéfiante; le vice-président n'avait jamais entendu parler de ces chiffres—bien que l'on puisse ici et là les trouver. Mais aux Etats-Unis, où les chemins de fer firent également preuve d'ignorance, il s'est fait un beau travail d'éclaircissement non pas par mais pour les chemins de fer par l'*Inter-State Commerce Commission* et j'ai en mains un rapport de 400 pages qui contient une ou deux suggestions présentés à l'*Inter-State Commerce Commission* par le chef de la *Federal Emergency Traffic Board*, par la *Federal Co-ordination of Transport*, lors de la discussion des chargements fractionnés. Laissez-moi vous lire ce que le rapport dit à la page 11 relativement à la condition aux Etats-Unis, en 1932, alors que le coût était plus bas qu'aujourd'hui et plus bas au sud qu'en notre pays, là où la population et le trafic sont plus denses et où les tarifs sont de beaucoup inférieurs à ceux du Canada. A la page 11, on lit:

17. *Résultats financiers de l'exploitation des voies ferrées.*—Le trafic des chargements fractionnés par petite vitesse aux Etats-Unis, en général, rapporta en 1932 une moyenne de $16.60 par tonne. Le coût moyen de la manutention de ce trafic, y compris les frais d'exploitation seulement, a été au moins $20.73, soit un rapport de 125 p. 100. La même année, le revenu provenant du trafic des chargements fractionnés par messageries a été de $47.58 par tonne; tandis que les frais de manutention de ce même trafic, dépenses et taxes des compagnies de chemins de fer et de messageries, formaient un total global de $53.62 par tonne, soit un rapport de 113 p. 100. Par conséquent, en 1932, le trafic des marchandises par rail n'a pu supporter son entière proportion du total des frais d'exploitation et des taxes; il s'en est fallu de $4.13 par tonne de chargements fractionnés par rail et de $6.04 par tonne de messageries, soit environ $80,000,000. Au cours de l'année en question le déficit entraîné par ce service de transport de chargements fractionnés a été au moins de $11.70 par tonne, le déficit étant de 70 p. 100 du total. Le déficit entraîné par le trafic de messageries (y compris les débours et toutes les dépenses de la compagnie de messageries, sauf les loyers), a été de $35.89 par tonne, le rapport des débours d'exploitation étant de 75 p. 100. Dans l'ensemble, si le trafic du transport des marchandises par rail n'a pu contribuer au plein paiement des frais de transport, cela est grandement dû aux dépenses encourues pour maintenir des organisations ferroviaires, des installations et des services superflus entraînant le redoublement inutile des installations de gares, de facturage, de manutention, de concentration et de distribution, de transferts en cours de route et d'une variété de services et d'horaires. Maintenant, je désire vous donner un certain nombre d'exemples dans cette province des méthodes absolument ruineuses suivies par les chemins de fer afin d'augmenter

simplement leur tonnage. Prenez une expédition de 200 livres de bonnetterie en boîtes de carton,—bonnets ou chapeaux, garnis,—de Toronto en destination de St-Catharines. La marchandise prend beaucoup d'espace et exige une manutention considérable. Elle peut être de grande valeur. Cette valeur peut être celle que vous désignez; tout dépend des chapeaux. En 1927 les chemins de fer demandaient $2.82 pour le transport sur rail seulement.

M. Edwards:

D. Pour quoi?—R. Je parle présentement de l'expédition de 200 livres.

D. 200 livres?—R. Oui. Tous ces exemples valent pour 200 livres car il faut diviser 2,000 livres par 10. Je crois ce procédé plus facile que l'autre. Les chemins de fer encaissaient $2.82. Voilà ce que l'on appelle "triple first" l'encaissement de ces frais.

M. Howden:

D. Dites-vous que les chemins de fer perdent ou encaissent $2.82? Lequel des deux?—R. Ils encaissent $2.82.

D. Ils demandent cette somme?—R. Oui. Ce n'est pas excessif si l'on tient compte de toutes les dépenses accumulées. Mais pour effectuer la livraison à partir de la fabrique de Toronto à l'entrepôt de Saint-Catharines l'expéditeur devait à l'époque payer en sus le coût du camionnage; et il en coûtait à Toronto 40c. pour charger 200 livres de marchandises de cette nature; à Saint-Catharines il en coûtait 30c pour faire la livraison, soit 70c. en tout; il en coûtait donc à l'expéditeur $3.52, et les chemins de fer encaissaient $2.82 en frais bruts de terminus, frais de connaissement, frais généraux, taxes et toutes les autres dépenses incidentes. Il survenait des délais dans l'expédition, comme vous le savez, et le service était imparfait; puis on commença à construire des routes et l'on commença à utiliser le camion. Qu'ont fait les chemins de fer? Ils n'avaient jamais aimé à transporter moins qu'un wagon entier et ils avaient toujours soutenu que ce genre de transport était peu rémunérateur. Ils avaient du matériel et un outillage qui, à mon avis, fonctionnaient assez mal au point de vue du transport, comparaison faite avec le camion. Ont-ils jeté le manche après la cognée et accepté d'essuyer ces pertes? Non. Ayant toujours eu le monopole du transport, ils prétendaient le conserver. Dans ce cas le contribuable payait. Qu'ont fait les chemins de fer? En 1937 ils prirent d'abord à leur charge les frais de prise à domicile de la marcchandise en même temps que ceux de la livraison; puis ils mirent sur pied un service pouvant concourir avec celui du camion; ils prirent la marchandise à la porte de l'expéditeur à Toronto et la livrèrent à la porte du destinataire à Saint-Catharines, tout en abaissant leurs tarifs. De nos jours les chemins de fer encaissent 94c pour 200 livres de chapeaux de femmes en boîtes, prise à domicile et livraison à domicile comprises. Si l'on en croit l'expérience des Etats-Unis, le coût pour les chemins de fer pour le transport de 200 livres pour lequel ils encaissent 94c. est d'environ $1.78.

M. MacNicol:

D. Puis-je demander au témoin ce qu'il entend par "l'expérience des Etats-Unis"? Ces données que vous nous fournissez ne sont-elles pas canadiennes?—R. Oui, j'ai fourni les données canadiennes basées sur une enquête menée aux Etats-Unis; je cite le rapport sur le transport des marchandises.

D. Qu'a à faire le transport de Toronto à Saint-Catharines avec la statistique des Etats-Unis?—R. Les deux peuvent parfaitement se comparer; le coût au Canada est peut-être légèrement plus élevé qu'aux Etats-Unis où ce calcul fut effectué. Géographiquement parlant, cela revient au même.

M. Elliott:

D. Avez-vous les chiffres du transport par camion pour la même marchandise et entre les mêmes endroits?—R. Les camions commencèrent par demander

les mêmes prix que les chemins de fer, puis certaines compagnies de camionnage abaissèrent leurs prix et alors on ne peut pas dire qu'à partir de ce moment il y eut uniformité de prix. Le camion se montra plus satisfaisant.

D. La réduction des prix fut réellement amenée par le camion tout d'abord? —R. Oui; le camion est arrivé et a constaté qu'il pouvait transporter cette marchandise à meilleur compte; alors il en a fait bénéficier le public, et les chemins de fer l'ont imité.

M. Mulock:

D. Quel était le tarif du camion en 1937?—R. Il me va falloir le demander à quelqu'un. Je crois qu'il a, comme les chemins de fer, abaissé ses tarifs. Mais je ne fais que présenter le côté du chemin de fer. Cet état de choses occasionna un déficit de 84 c. par expédition ou $8.40 par tonne. Mais ce n'est pas tout. A l'été, le N.-C. exploite un service de bateaux entre Toronto et Port Dalhousie; or en 1937 le N.-C. émit le tarif C.T. 28-1 à prendre effet le 14 juin 1937 et devant expirer le 19 septembre 1937; et à la page 355 de ce tarif on assure la prise à domicile et la livraison de Toronto-Ouest, Leaside, Mimico et New-Toronto à Saint-Catharines, Thorold et Port Colborne ou en sens contraire; et le tarif fut de 95 c. par 100 livres pour le transport de 1,000 livres ou moins à Saint-Catharines avec un minimum de 50 c. Le transport s'effectuait entre Toronto et Port Dalhousie par bateau et de Port Dalhousie à Saint-Catharines par rail; de là on recourait au camion et on livrait la marchandise à la porte du destinataire.

Présentement et d'après ce tarif, un envoi, comme je l'ai dit, d'articles de mode de grande valeur dont le coût d'assurance seulement serait assez élevé s'effectue en prenant par camion la marchandise à domicile en tout endroit de Toronto ou de sa banlieue; on le transporte aux quais, on le décharge, on le descend sur le bateau, on le transporte par bateau, on le décharge, on le monte sur le train, on le décharge, on le dépose sur un camion et on le livre à la porte du destinataire moyennant 50 c. Donc huit manutentions de 200 livres chaque fois, huit fois 200 livres, soit 1,600 livres, presque une tonne; le tout pour 50 c.

M. Howden:

D. Et à quel chiffre estimez-vous la perte du chemin de fer à ce jeu?—R. J'y arrive. Dans une circonstance récente, je ne me contente pas des données de ce rapport, dans un cas récent, dis-je, soumis à la Commission de Commerce entre Etats, il s'est rencontré une situation identique; les chemins de fer utilisaient à perte l'argent des actionnaires ou celui que le public lui avait prêté. Cet état de choses s'appelle "prise à domicile et livraison à domicile en territoire officiel". La décision fut rendue le 13 octobre 1936; la Commission y déclare, page 479, ceci que vous trouverez aux rapports de 1937 de la Commission de Commerce entre Etats:

> Les résultats de l'étude du chemin de fer Pennsylvania du coût de manutention et de frais d'écritures à 60 de ses stations de marchandises les plus importantes citées aux témoignages fournissent le renseignement le plus intéressant peut-être que l'on puisse présentement obtenir sur le coût réel aux termini du transport de moins qu'un wagon entier sur le territoire de l'Est. Le coût moyen de manutention de $0.5707 par tonne multiplié par 2.37, le nombre moyen de manutentions occasionné par ce transport...

Cette marchandise ne se transporte pas à la tonne mais en quantités moindres qu'une tonne.

> ...nous donne un coût total de transport de $1.35 par tonne. Etant donné que le coût moyen des écritures est de $0.5559 par tonne, le coût total aux lieux de provenance et de destination serait de $1.11 par tonne.

Le coût combiné en déboursés serait donc de $2.46 par tonne pour le coût de manutention et celui des écritures. Comme nous l'avons déjà dit, le coût moyen de camionnage du Pennsylvania pour la prise à domicile ou pour la livraison à domicile est de $1.70 par tonne et de $3.40 par tonne pour les deux opérations. Si nous ajoutons ces chiffres aux coûts des écritures et de la manutention qui sont à eux deux de $2.46 par tonne, on arrive à $5.86 par tonne, soit 29 c. par 100 livres.

Et à la page suivante il est dit:

Le coût recueilli sur témoignage indique infailliblement qu'une bonne partie du transport avec prise et livraison à domicile aux tarifs courants s'effectue directement à perte et cette perte doit nécessairement se combler à même la recette obtenue dans d'autres domaines du transport. Il apparaît aussi qu'un tel état de choses peut difficilement manquer de nuire aux voituriers du camion avec qui les défendeurs sont en concurrence. Les témoignages donnés au Comité démontrent sans conteste que l'auto-camion est économique et efficace pour les plus courts trajets, par exemple, jusqu'à 100 milles au moins, ainsi que l'indique le faible pourcentage de consignations sur de courts trajets que les chemins de fer ont pu reprendre par la prise et la livraison à domicile. Le transport par rail à un prix moindre que le prix de revient soumet nécessairement les expéditeurs par automobiles à une concurrence injuste et n'est pas en harmonie avec la *Motor Carrier Act.*

Cela indique que seulement ces trois services de manutention sur le quai, de facturage ainsi que de prise et de livraison à domicile ont coûté 58c. en comparaison de 50c. que les chemins de fer de la province obtiennent pour tous leurs services relatifs à ce transport de marchandises.

Je veux maintenant vous montrer le dernier graphique. Tous ses chiffres représentent des transports de 200 livres. A droite apparaissent les chiffres de zéro à $3 indiquant les frais. Vous voyez en haut la distance de Toronto à Montréal, ainsi que les stations et les distances intermédiaires; les chiffres des distances des autres endroits à partir de Toronto, comme Orillia sont entremêlés. Bien que ces derniers ne se trouvent pas sur la voie principale ils apparaissent là où il faut selon leur situation. Immédiatement au-dessus du $2 vous voyez une ligne transversale complète. C'est le prix de transport moyen aux Etats-Unis en 1932 (par tonne de provenance, à la page 11 du Rapport du transport des marchandises) que je vous lis. C'est le prix de transport moyen d'une consignation moyenne sur un parcours moyen; il ne peut être considéré qu'au point de vue du diagramme. Il s'applique à une consignation de 200 livres. Au-dessous on voit, en haut de $1.00, frais et déboursés moyens aux Etats-Unis. Ce sont les frais supplémentaires directement attribuables au transport des marchandises en chargements partiels de wagons.

M. Bertrand:

D. Parlez-vous actuellement des chemins de fer ou des camions?—R. Tous ces chiffres se rapportent aux chemins de fer.

D. Oui?—R. Oui, tous. Un coup d'œil, maintenant, messieurs, sur nos boîtes à chapeaux et nos boîtes de carton. Le graphique devrait mentionner dans ce cas: "bonnets ou chapeaux, garnis" pour qu'il concordât exactement avec le tarif ferroviaire de 1927. Les chemins de fer obtenaient alors $2.42, ce qui en supposant qu'il s'agissait là de transport moyen, leur assurait en apparence plus que leurs frais moyens de transport,—des frais voisins de bénéfices. Peut-être en 1927 les chemins de fer connaissaient-ils leur affaire, savaient-ils le coût de leur exploitation et établirent-ils le chiffre ci-haut en conséquence. J'indique immédiatement au-dessous de "B-1" le chiffre de 79c. pour 1937. Je vous ai cité 94c il y a quelques instants. C'est ce qu'ils obtiennent. Nous avons retranché

15c. pour frais de prise et de livraison à domicile, afin d'indiquer ce que les chemins de fer reçoivent exactement pour ce transport. C'est plus que juste envers ceux-ci, parce que si leurs chiffres étaient produits, on trouverait je crois, qu'il leur coûte plus de 25c. pour prendre 200 livres de marchandises à Toronto et les livrer à l'autre extrémité de la ville par camion. Mais il y a 79c. en travers de la ligne marquée "Groupe 1". Ce sont les marchandises à prix plus élevés transportées en chargements partiels de wagon; je devrais dire qu'elles forment quatre groupes: les groupes un, deux, trois et quatre de marchandises transportées en chargements partiels de wagon, le groupe le plus considérable étant le premier, le groupe trois représentant la moyenne de tout le transport de marchandises. De façon générale, telle est la recette qu'obtiennent en moyenne les chemins de fer des quatre groupes. Nos 79c. sont bien plus considérables qu'ils le seraient s'ils s'abaissaient à 50c. Si on retranche les 15c. des 50c., il reste 35c., soit ce que leur rapporte le transport de chaloupes,—très au-dessous des frais et déboursés de $1.17. D'après A-1 nous trouvons en 1927 un taux de $1.10 pour le transport de 200 livres de moustiquaires, non en caisses. Ce sont des moustiquaires de fenêtres et de portes, des produits non périssables. Ils figuraient alors au groupe 3, quant au transport et ils y sont encore. Les chemins de fer reçoivent aujourd'hui 39c. pour les transporter de Toronto à Oshawa. Je dis que ce taux leur fait subir une perte nette. Il n'y a pas de raison particulière pour qu'ils les transportent sur un parcours de 34 milles. S'ils voulaient des bénéfices, plutôt que la quantité de marchandises, ils se confineraient aux chargements partiels de wagons sur de plus longs parcours. M. Bertrand m'a interrogé sur ces produits légers. Les mobiliers comprennent les chesterfields. En 1927 les chemins de fer obtenaient $2.70 pour le transport d'un chesterfield de 200 livres, ou d'un chesterfield et mobilier combinés dans des emballages à claire-voie, de Toronto à Kingston, soit 161 milles. Aujourd'hui ils n'obtiennent plus que $1.15 pour les mêmes marchandises. Les accumulateurs, c'est-à-dire ceux d'automobiles, étaient classifiés en 1927 à un taux qui rapportait aux chemins de fer $1.51. Aujourd'hui ces produits sont tombés dans le quatrième groupe et les chemins de fer reçoivent 79c. pour le transport de 200 livres d'accumulateurs, de Toronto à Ottawa, ou vice-versa, aller et retour.

M. McCann:

D. Combien de tous ces frais sont compensés par la réduction des frais de transport pour les compagnies de transport, surtout les camions?—R. Quant à l'obtention d'accumulateurs à meilleur marché?

D. Sur dix ans?—R. Je ne suis pas certain; je l'ignore.

D. Vous comparez 1927 à 1937. Personne n'ignore qu'un camion qui coûte aujourd'hui $2,000 en aurait probablement coûté $4,000 en 1927.—R. Oui. Je ne dis pas que des gens profitent de ce que paient les contribuables. J'ai seulement à dire là-dessus que si le groupe 3 est celui qui produit la moyenne des recettes pour le transport des chargements partiels de wagon, il indique que présentement le parcours entre Montréal et Toronto, 334 milles, rapporte moins que ce qu'on a constaté aux Etats-Unis quant aux frais et déboursés. Je dis donc que tous les chargements partiels de wagon dans la province sont transportés à perte. Je ne parle pas des marchandises à destination de l'Ouest allant par rail de Toronto à Edmonton.

M. Isnor:

D. Vous comparez les chiffres de 1932 aux Etats-Unis à ceux de 1937?—R. Je crois que cette comparaison est entièrement juste pour les chemins de fer, parce que les prix de la main-d'œuvre ont monté depuis 1932, ce qui a certainement haussé le prix du transport.

D. Y a-t-il quelque motif pour que vous ne compariez pas les chiffres de la même année?—R. Non, parce que le rapport du trafic aux Etats-Unis...

M. Johnston:

D. Pouvez-vous obtenir des chiffres comparables des chemins de fer canadiens?—R. Leurs représentants, devant la commission Chevrier, ont dit ne jamais avoir entendu parler de ces chiffres.

D. L'établissement de leur taux résulta de conjecture, ou de la concurrence, devrais-je dire... R. C'est ce qu'on peut conclure; la Commission entendit des témoins des chemins de fer qui ont pu nous révéler les chiffres qu'ils avaient, mais les vice-présidents étaient présents et ils ont dit n'en avoir jamais entendu parler. J'aurais espéré que les chemins de fer canadiens qui emploient les fonds des contribuables auraient eu des chiffres, mais en l'absence de ceux-ci, il faut se reporter à une situation comparable et à une enquête très importante que les chemins de fer attaqueront si nous leur en accordons l'occasion. La prise et la livraison à domicile entre états a été suivie de décision; on peut connaître le nombre des témoins. La Commission a entendu deux groupes de représentants.

D. Je suppose que vous seriez très content s'ils produisaient leurs chiffres pour les comparer à ceux que vous nous avez appris?—R. Oui. Ils connaissent nos chiffres. Nous les avons communiqués à la commission Chevrier. Les représentants des chemins de fer les connaissent eux-mêmes. Les chemins de fer exploitent des camions. Les frais d'exploitation ne sont pas cachés. Je dirai à ce sujet...

M. Isnor:

D. Avant que vous ne quittiez ce sujet: l'un des membres du Comité a demandé quel était le taux pour la prise à domicile ou le taux de camionnage?—R. A partir d'où?

D. Faites une comparaison avec 282.—R. Puis-je demander à l'un des représentants des entreprises de camionnage qui est présent de répondre à cette question? Puis-je le lui demander?

D. Oui,—R. A partir d'où, jusqu'où?

D. Comparez-le à l'autre.—R. De Toronto à St. Catherine?

D. Oui.—R. Une expédition de 200 livres?

M. RODANZ: Cela se passe comme chez les chemins de fer. Il y a les classes 1, 2, 3, 4.

M. Isnor:

D. Alors vous avez les mêmes tarifs que les chemins de fer?—R. Je suppose que nous pouvons faire face à la concurrence quand elle se présente.

M. Elliott:

D. Les chemins de fer doivent faire face à la concurrence des camions?—R. A ce sujet, nous soutenons que nous pouvons effectuer le transport plus économiquement et que les chemins de fer ne devraient pas chercher à se faire confier des expéditions moyennant des tarifs inférieurs à leur prix de revient. Ce n'est pas de l'intérêt général que d'acculer à la faillite, grâce à l'argent des contribuables, un moyen de transport qui donne un bon service au public.

M. Hamilton:

D. Ce tarif des camions, basé sur celui des chemins de fer, à St. Catharines, est-il lucratif? Ce transport paye-t-il les compagnies de camionnage?—R. Il me faut demander cela à M. Rodanz. Est-ce lucratif?

M. RODANZ: Oui, c'est une entreprise très profitable.

M. ISNOR: 79c.

M. MacInnis:

D. Si les chemins de fer abandonnaient le transport des chargements partiels de wagons, est-il bien sûr que les exploitants d'auto-camions ne relèveraient

pas leurs tarifs?—R. Je pourrais vous répondre que s'il existait une commission provinciale elle veillerait à ce que les tarifs ne soient pas trop élevés et, deuxièmement, combien y a-t-il de camionneurs sur la route de Toronto à St. Catharines?

M. RODANZ: Il y en a neuf ou dix.

Le TÉMOIN: De Toronto à Hamilton, il y en a, je crois 58 et il est difficile, là, d'en arriver à un accord sur les tarifs, quoique la commission Chevrier leur ait demandé de les uniformiser. L'intention semble être de stabiliser les tarifs à un niveau qui assurera un profit raisonnable aux compagnies de camionnage et leur permettra de payer un salaire convenable à leurs employés. Cette concurrence des chemins de fer, en certains cas, a obligé les camionneurs à mal rétribuer leur personnel.

M. Howden:

D. En tout cas, vous cherchez à obtenir, pour ces camions, un mode d'émission de permis qui, en même temps, pourvoiera à l'établissement des tarifs?—R. Nous cherchons à obtenir la publication des tarifs. Les expéditeurs, les associations de manufacturiers, tous désirent que ces tarifs soient publiés; ainsi ils seront connus du public et il n'existera pas de disparité.

D. Ceux que vous représentez seront satisfaits de voir s'établir un tarif?—R. Un tarif uniforme équitable.

D. Un tarif dont personne ne pourrait s'écarter?—R. Ce tarif serait sujet, bien entendu, aux événements futurs, la réduction des frais et autres choses semblables; nous voulons qu'il soit raisonnablement stable.

D. Si un camionneur s'écarte du tarif, les autres devraient en faire autant?—R. Oui, nous voulons un tarif stabilisé et équitable.

M. Elliott:

D. Apropos de tarif, pouvez-vous nous dire quel est le taux sur un produit semblable, de Toronto à un endroit aussi éloigné que St. Catharines, mais où il ne s'exerce pas de concurrence?—R. Il me faut encore consulter M. Rodanz. Que voulez-vous dire? A ma connaissance, les endroits où il n'y a pas de concurrence ne sont pas très nombreux.

D. Ce serait sans doute un tarif de concurrence?—R. Oui; mais comme je comprends la chose, et j'espère qu'on me corrigera si je fais erreur, les tarifs de camionnage sont établis sur une échelle progressante suivant la distance à parcourir. Si, par exemple, un camionneur dessert le parcours de Toronto à Orillia et qu'il lui faille arrêter à un endroit éloigné de la voie ferrée, le tarif sera proportionné à la distance.

D. Il n'en est pas toujours ainsi. Je sais que les tarifs pour les endroits où il n'existe pas de concurrence sont plus élevés que pour les endroits où elle se produit.—R. Alors vous en savez plus que moi. Je ne possède pas de renseignements là-dessus. Ce serait une matière de réglementation provinciale.

M. Howden:

D. Au point où nous en sommes, puis-je vous demander ceci: y a-t-il, chez les camionneurs de marchandises, un tarif fixe et déterminé pour une certaine distance à parcourir sur les routes? Est-ce le même pour tous ou bien chaque camionneur établit-il son tarif en concurrence avec les autres?—R. On peut répondre, je crois, qu'aujourd'hui ce sont les tarifs de concurrence qui dominent. On essaye, bien entendu, d'amener les exploitants de camions à consentir un tarif uniforme.

D. Existe-t-il des ententes entres les exploitants de camions faisant du transport sur les grandes routes?—R. A ma connaissance il n'en existe qu'une. Les camionneurs de la route de St. Catharines à Niagara ont conclu une entente que huit d'entre eux sur neuf ont signée. C'était à la suite d'une suggestion de

la commission Chevrier et ce n'est que grâce à l'influence de cette commission que l'on put les amener à la signer.

Maintenant les chemins de fer soutiennent que tout ce qui vient s'ajouter au volume de leur transport est à leur avantage, que ce transport se fasse ou non au dessous du prix de revient. Ce même rapport du 13 octobre 1936 traite aussi de ce point. M. Eastman y dit: "Lors de cette concurrence entre les camions et les chemins de fer, nous rencontrerons souvent cette prétention voulant que les taux réduits soient justifiés et autorisés par la loi s'ils rapportent un profit quelconque en plus des frais et déboursés encourus pour effectuer ce transport supplémentaire qui ne se serait pas présenté si les tarifs n'avaient pas été abaissés." On trouve ce passage à la page 489. Je saute la fin de la page et, de la page 490, je vous cite l'extrait suivant:

> Le transport qui s'effectue avec un léger profit en sus des frais et déboursés, en vertu de cette théorie du transport additionnel, ne paye pas, bien entendu, sa part du total des frais d'exploitation, sans compter les impôts, les charges fixes et les bénéfices. C'est l'autre transport qui doit en porter le fardeau. Il s'ensuit que cette théorie du transport additionnel ne peut donc être considérée d'intérêt public que d'une seule manière, savoir: que par son application le transport qui doit englober tous les frais d'exploitation, les impôts, les charges fixes de même que les bénéfices à gagner, verra son fardeau s'alléger au lieu de s'alourdir.

A la page 492, je trouve l'extrait suivant:

> Les résultats obtenus, au point de vue de l'intérêt public, seront-ils meilleurs dans le cas d'un transport diminuant sans cesse, s'il est ravivé et augmenté par l'abaissement des tarifs effectué en vertu de la théorie du transport additionnel, que si on laisse ce transport aux mains d'un autre organisme qui est, de par lui-même, plus en mesure de l'effectuer économiquement.

On lit, au bas de la page 492:

> On pourrait discuter longuement de cette théorie du transport additionnel mais il y a eu assez d'opinions exprimées pour montrer les doutes, les difficultés et les dangers qui en sont le cortège. Mon opinion personnelle,—je la donne pour ce qu'elle vaut,—veut que cette théorie soit le plus grave empêchement à la création d'un système de transport national solide, stable et bien coordonné, qui utilisera chaque mode de transport avec les meilleurs résultats économiques.

Maintenant, depuis 1927, le réseau National-Canadien, a transporté 13,000,000 de tonnes de chargements partiels de wagons. J'ignore les chiffres de son déficit; seuls les chemins de fer peuvent les dire et j'aimerais, si ces chiffres sont produits, les examiner ou les faire examiner par un vérificateur indépendant. Mais si le déficit est de $10 par tonne, il en résulte un déficit global de $130,000,000 sur les seules marchandises par wagons fractionnaires, depuis 1927. Dans la même période de dix ans, tous les chemins de fer du Canada ont transporté 30,000,000 de tonnes de marchandises par charges fractionnaires, et la perte directe réelle peut se présumer, mais on peut dire pour le moins qu'il est providentiel que les chemins de fer aient perdu une partie de leur transport par charges fractionnaires par le fait des camions. Même les dirigeants des chemins de fer auraient dû en être contents. Il n'en fut évidemment pas ainsi, car la clause de la taxe convenue a été rédigée de manière à leur permettre de recouvrer ce trafic déficitaire. S'ils ont perdu ce trafic en perdant de l'argent, ils ne peuvent le recouvrer qu'en subissant encore de plus fortes pertes. La clause des taxes convenues semble avoir été préparée pour permettre aux chemins de fer de conclure une entente avec un expéditeur pour transporter la totalité ou une partie

de ces marchandises à un prix qui sera une taxe insuffisante sur le trafic par charges fractionnaires. Un tel arrangement représentera une subdivision des chemins de fer à ces expéditeurs, qui auront la chance d'obtenir de ces conventions de taxes convenues. Evidemment, à mon avis un tel arrangement n'est dans l'intérêt ni du public ni des chemins de fer. C'est une espèce d'article vendu à sacrifice et dont la perte est masquée au moyen d'une loi du Parlement. Les gens de chemins de fer ne sont pas les seuls à avoir fait cela; ceux des compagnies de messageries en ont fait autant, et nous voyons maintenant ce résultat tout à fait surprenant que les compagnies de messageries, qui avaient l'habitude de transporter à double prix et à triple prix, cotent maintenant des taxes inférieures aux prix de petite vitesse.

Il n'est pas surprenant que monsieur Fairweather ait dit hier au Sénat que le N.-C. s'inquiète beaucoup de savoir s'il va fusionner son trafic de marchandises et de messageries. Je vais vous donner un exemple. De Belleville à Chatham, les chemins de fer transportent des chemises sur une distance de plus de 200 milles, à 75 c. le 100 livres. Le taux de transport est de 79 c. par 100 livres—4 c. de plus. C'est féerique.

De Belleville à Hamilton, le transport des chemises coûte 65 c. du 100 livres. Le prix des messageries est de 50 c. du 100 livres. On fait tout pour terrasser les camionneurs et leur faire cesser leurs opérations. Pour transporter de Kitchener et de Waterloo à Toronto des malles, sacs de voyage et mallettes, on paye 43 c. par 100 livres en petite vitesse, tandis que le taux de messagerie est de 35 c. du 100 livres. Les frais directs de manutention des marchandises, d'après le rapport sur le trafic des marchandises, sont de $6. Le coordonnateur fédéral a constaté que la recette provenant des messageries par charges fractionnaires était de 47.58 par tonne. Evidemment, à 50 c. par 100 livres, les messageries ne font pas 47.58 par tonne. Elles n'obtiennent que $10 par tonne. Pour transporter ces marchandises, les dépenses et les impôts se chiffrent à $53.62. Les frais directs de transport des messageries ont été de $35.89. Ainsi, sur le transport des chemises, elles perdent $25 par tonne.

En outre, les compagnies de messageries sont en concurrence directe avec le ministère des Postes pour les petits colis pesant moins de 25 livres.

M. Bertrand:

D. Ou vice versa.—R. Ou vice versa.

D. Car les compagnies de messageries transportaient des colis avant que le service des postes commençât à le faire.—R. Je le sais, mais je pense à la coordination nationale du trafic, épargnant des dépenses lorsque nous sommes pressurés par les impôts.

D. Tandis que nous y sommes?—R. Oui, tandis que nous sommes en vie. Prenons un colis de deux livres allant de Toronto à Vancouver. La poste vous le transporte pour 24 c., mais il faut le porter au bureau de poste. Je ne sais si on le délivre à l'autre bout.

M. PARENT: En certains endroits, oui, en d'autres, non.

LE TÉMOIN: Oui, mais les compagnies de messageries les transporteront pour 24 c., et les ramasseront pour les délivrer à l'autre bout. Sûrement, lorsque nous considérons la grande question du transport dans le pays, le mot d'ordre devrait être d'éviter la duplication et la concurrence inutile et de faire une enquête compétente où l'on consacrerait quelque temps à rechercher ce qu'il y a moyen de faire pour coordonner.

M. Hamilton:

D. Le service n'entre-t-il pas en ligne de compte dans une certaine mesure? —R. Oui.

D. N'est-ce pas un avantage réel de pouvoir en quittant votre maison pour venir à Ottawa, téléphoner à la compagnie de messageries, qui viendra pour lui

demander de prendre un paquet à votre maison, et de retrouver le paquet à votre hôtel, vers le temps de votre arrivée?—R. Je l'admets.

D. Vous ne pouvez obtenir cela de la poste.—R. Je ne propose pas telle solution plutôt qu'une autre. Je dis simplement qu'il y a chevauchement, et je parle de la possibilité d'épargner.

Or, comment ses frais de messageries fonctionnent-ils en Angleterre? Voici un exemple frappant. Notre loi est calquée sur la loi anglaise. Le mercredi 21 octobre 1936, on demande des taxes convenues au tribunal des tarifs de chemin de fer.

Demande d'approbation d'une taxe convenue par la *London and North Eastern Railway Company* et le *Midland and Geat Northern Joint Committee* avec la *Cranbux Limited*. M. H. A. Chapman a comparu pour les compagnies de chemin de fer. La Commission se composait de trois membres. Voici quel fut le plaidoyer de M. Chapman:

> M. CHAPMAN: La présente demande se rapporte à un autre nouveau cas, monsieur. Je ne crois pas qu'il y ait rien d'extraordinaire qui mérite d'être signalé particulièrement. Les conditions sont habituelles. Vous en avez eu de pareilles bien des fois. La taxe convenue doit entrer en vigueur pour un an à compter du 1er juillet de l'année courante.

Puis M. Alfred John Rice est assermenté. Il est le comptable des chemins de fer. M. Chapman l'interroge:

> Quelle est la raison de cet arrangement avec le commerçant? Il y a une forte proportion de son trafic qui se fait par camion et c'est pour redonner et garantir ce trafic au chemin de fer que ladite taxe a été convenue.
>
> Avez-vous fait des essais?—R. Oui. Nous avons fait un essai de deux mois, décembre 1935 et janvier 1936.
>
> Quel était la taxe moyenne par tonne pour la portion du trajet effectuée par rail?—150s. 4.5/8d. par tonne.
>
> Et pour le trajet routier?—58s. 1.15d.
>
> Quelle était la proportion du trafic routier?—88 p. 100 du tout.
>
> Quelle était la moyenne des prix combinés par tonne?—69s. 3.23d.
>
> Là-dessus, les compagnies ont-elles convenu avec le commerçant de la taxe qui est soumise au tribunal?—Oui.
>
> C'est-à-dire de 69s. 3d. par tonne?—Oui.
>
> Des taxes exceptionnelles auraient-elles atteint le but que vous avez mentionné?—Non.
>
> Au point de vue du revenu. Y aura-t-il augmentation de la recette brute?—Oui, une augmentation considérable.
>
> Y aura-t-il une mise de fonds additionnelle?—Il pourrait y avoir une petite mise de fonds additionnelle, mais ce n'est qu'une faible proportion de l'augmentation de recette.
>
> Par conséquent, dans l'opinion de la compagnie, il y aura une augmentation de la recette nette?—Oui.

Je signalerai que la question était: "Y aura-t-il augmentation de la recette brute" et ne mentionnait pas le profit net. Vient ensuite le jugement, rendu par le président.

> Le PRÉSIDENT: Ceci est une demande adressée par la *London and North Eastern Company* et le comité mixte de la *Midland and Great Northern* pour faire approuver une taxe convenue consentie avec MM. *Cranbux, Limited*, de Norwich, pour le transport de pâte et de poudre dentifrice, de poudre à dentier, de dentifrice solide et de gargarisme, tous de la marque "Odol" ainsi que de matières publicitaires, du quai à marchandises de Norwich à tous les quais à marchandises et gares de la Grande-Bretagne.

La taxe convenue est de 69s. 3d. la tonne, représentant la moyenne combinée des tarifs versés par la compagnie aux chemins de fer et aux camionneurs pour une période de deux mois pendant laquelle à peu près 88 p. 100 des marchandises transportées pour cette compagnie le furent par camions.

Nous croyons que le but visé par l'adoption de cette taxe convenue ne pourrait être obtenu par l'approbation des taux exceptionnels préconisés par la loi de 1921, et vu l'effet que l'imposition de cette taxe convenue aura sur les recettes nettes des compagnies de chemin de fer en cause, nous approuvons ladite taxe convenue de 69s. 3d. la tonne (tarif minimum par consignation applicable à 28 livres) pour la période d'un an à dater du 30 juin 1937, aux conditions mentionnées dans la convention.

C'est ainsi qu'on agit en Angleterre; on y conclut des marchés avec quelqu'un. Il n'en sera pas autrement ici, messieurs. Les chemins de fer négocieront avec les plus gros manufacturiers, ceux dont les affaires sont profitables. Ils connaissent les camionneurs prospères. Rien ne peut les empêcher de faire disparaître ces derniers par une suite de négociations qui leur enlèveront leur clientèle. Ils ne se procurent ce genre de transport que parce qu'il est entre les mains des camionneurs et qu'ils désirent l'obtenir eux-mêmes et rien ne prouve qu'en agissant ainsi, les chemins de fer du pays feront de nouvelles pertes financières de nature à ruiner les centaines de personnes disséminées par tout le pays et qui ont placé leur avoir dans cette entreprise.

M. Bertrand:

D. Pour en arriver à cette conclusion, il vous faudrait reconnaître ou plutôt supposer que les hauts fonctionnaires des chemins de fer feraient perdre de l'argent à certaines personnes pour réaliser eux-mêmes des bénéfices?—R. Et qu'ont-ils fait jusqu'à présent?

D. Donnez-nous-en trois exemples.—R. Je puis vous en donner des centaines et même des milliers. Il n'y a pas de doute là-dessus; ils l'ont fait jusqu'à maintenant.

D. Vous nous avez donné comme exemple ces régions ontariennes où les routes sont ouvertes en hiver?—R. Oui.

D. Le sud de l'Ontario est à peu près la seule partie du Canada où les routes sont ouvertes toute l'année; si vous aviez pris comme exemple une autre partie quelconque, comme la province de Québec ou les régions de l'Ouest, vous auriez conclu que le transport routier ne peut s'effectuer que dans la belle saison, alors que les chemins de fer, d'après leur charte, sont forcés de transporter la marchandise, que ce soit à profit ou à perte?—R. Les chemins de fer ne sont pas obligés par leur charte de transporter la marchandise en hiver, alors qu'il n'existe aucune concurrence à des taux non rémunérateurs.

D. Cependant la Commission des chemins de fer les surveille et ne leur permet pas d'augmenter leurs taux?—R. Je ne crois pas que les chemins de fer aient jamais eu de difficulté à augmenter leurs taux pour ce genre de transport.

D. S'il y a tellement de différence entre le coût du transport et ce qu'ils en reçoivent, je crois qu'ils auraient de la difficulté à obtenir de la Commission des chemins de fer une augmentation de taux suffisante à rendre la chose payante?—R. Au cours des témoignages du 5 mai devant ce comité, M. MacNicol posa la question suivante: "Puis-je savoir si les voituriers en concurrence auront eux aussi l'occasion de faire entendre leurs arguments?" Il voulait dire par là la Commission des chemins de fer. M. Rand ou M. Walker, je ne sais au juste lequel, répondit: "Oui, monsieur." Alors:

L'hon. M. Howe:

D. Et aucune taxe convenue ne sera mise en vigueur avant que tous les intéressés aient eu l'occasion de présenter leurs critiques et de faire enregistrer leurs objections?—R. Précisément.

Malgré tout le respect que je dois à M. Rand ou à M. Walker, quel que soit celui des deux qui parlait alors et dont les paroles sont raportées à la page 43 du compte rendu, comme M. Patton l'a si bien dit, on exclut bel et bien les camionneurs de tout accès à la Commission des chemins de fer.

M. Hanson:

D. L'an dernier, ils ont demandé d'en être exclus.—R. Puis-je établir une distinction: lorsqu'il existe un tribunal fédéral, comme la Cour de l'Echiquier, tout citoyen canadien qui se croit lésé peut s'adresser à ce tribunal fédéral, même si ses propriétés et ses droits civils sont sous la juridiction provinciale. Mais s'il a à se plaindre d'une chose ressortissant au fédéral, comme, par exemple, d'un navire qui a enfoncé son quai, ou autre chose de cette nature, il s'adresse encore au tribunal fédéral. Or, puisque l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, tel qu'interprété actuellement, refuse au fédéral le droit de légiférer en matière de circulation routière, je suggère que si vous donnez aux chemins de fer le droit de poser certains actes de nature à nuire à la circulation routière de ressort provincial, vous devriez au moins donner aux intéressés le droit de se présenter devant le tribunal d'Ottawa qui est établi pour étudier ces questions. Ils devraient pouvoir se plaindre du tort qu'on leur fait; il me semble qu'il n'y a rien d'anormal à cela.

M. Howden:

D. Actuellement, les empêche-t-on d'agir de la sorte? N'ont-ils pas automatiquement le droit d'en appeler à ce tribunal?—R. Non, pas en vertu de cette nouvelle loi. Elle le leur enlève par une disposition très soigneusement rédigée. Voyez plutôt: l'article 2, paragraphe *d* définit le "voiturier" comme "une personne, à qui s'applique la présente loi, qui se livre au transport de marchandises ou de voyageurs, moyennant un prix de louage ou une rétribution, et toute compagnie assujettie à la Loi des chemins de fer." Puis, reportons-nous à l'article 35...

M. Bertrand:

D. Excusez-moi, mais l'an dernier, les camionneurs ont demandé de n'être pas assujettis à ce projet de loi.—R. Notre constitution nationale exigeait qu'ils y soient soustraits. Tout ce qu'ils demandent, c'est que en vertu de notre curieuse constitution telle qu'interprétée récemment, quand, à Ottawa, vous adopter une loi qui peut les toucher, vous établissiez une commission ayant le pouvoir d'étudier la taxe convenue

D. Vous désirez le droit de comparution?—R. Le droit d'accès tout simplement.

M. Howden:

D. Voulez-vous continuer à traiter de cette définition? Vous aviez commencé à parler de l'interprétation du mot "voiturier".—R. Oui. Je vous ai donné la définition du mot "voiturier" et je continuais...

D Vous vous proposiez de nous démontrer que les camionneurs ne tombaient pas sous cette loi.—R. A l'article 35, paragraphe 4, on lit:

> Lors d'une demande en approbation d'une taxe convenue faite à la Commission, un voiturier, après tel avis d'opposition, est admis à se faire entendre.

D. Est-ce qu'"un voiturier" ne comprend pas un camionneur?—R. Non, puisqu'il en est exclu par la définition, laquelle, comme M. Patton l'a suggéré, devrait être rédigée, à l'article des interprétations de façon à permettre à tous les camionneurs de présenter leur opposition lorsque les chemins de fer transporteront des marchandises à perte. Personne autre ne sera intéressé à empêcher les chemins de fer de commettre ces folies.

M. McIvor:

Q. Vous suggérez de modifier la définition de "voiturier"?—R. Oui, de la manière que M. Patton a désignée ce matin.

M. BERTRAND: Je crois qu'il serait préférable d'ajouter à la loi un article lui donnant le droit de concourir.

Le TÉMOIN: Je suis d'accord. Je regrette de vous retenir si longtemps. Puis, à la page 56, M. Walker, avocat du C.P.R., dit:

> D'un autre côté, si l'on veut dire que les chemins de fer, au moyen de la taxe convenue, feront du transport à des tarifs ruineux pour le camionneur, c'est tout simplement une absurdité, parce que la Commission ne permettrait pas ce gaspillage des revenus ferroviaires, même si les chemins de fer étaient assez imprudents pour tenter l'aventure.

M. HOWDEN: J'ai demandé cette même question ce matin et on m'a dit non.

Le TÉMOIN: J'oserais dire qu'il y a trois points invoqués en faisant cette supposition et chacun de ces points est inexact. Le premier est que les chemins de fer n'ont pas fait de transport à des tarifs ruineux. La Pièce 3 démontre définitivement que les taxes convenues sont et seront dans le but d'assurer le transport à des prix encore plus bas, parce qu'il a été dit dans l'introduction du Bill qu'il en est ainsi afin que les chemins de fer puissent appliquer un tarif inférieur sur toute la ligne. Le but est de regagner ce trafic. Le but est de reprendre ce trafic que nous avons.

M. ISNOR: M. Walker fit cette observation, je crois, quand il faisait une comparaison des tarifs qui doivent être établis par la Commission des chemins de fer relativement à la concurrence.

Le TÉMOIN: Oui.

M. ISNOR: Je crois que c'est dans ce temps-là qu'il fit cette observation.

Le TÉMOIN: Ces taux ont été placés dans la classe 3, la classe de tous les taux concurrentiels. C'était assez mal sous l'ancien régime. Ils ont établi des tarifs ruineux. Maintenant, on adopte une taxe convenue qui va cacher la situation réelle quant au coût parce que le taux sera donné en se basant sur le tonnage, dans tout le Canada, ou comme chez Woolworth, la base étant sur 4 p. 100 de leurs payements bruts pour les marchandises. Vous ne pourrez jamais alors voir la Commission des transports faire un enquête pour savoir si les chemins de fer font du transport de marchandises par chargements fractionnés à des tarifs ruineux et perdent l'argent du peuple de ce pays.

M. Isnor:

D. Votre firme n'accepterait-elle pas une convention à 4 p. 100 du prix facturé des marchandises?—R. Tout dépend. Puis-je dire simplement ceci à cette phase. On dit que nous pouvons maintenant faire ce que les chemins de fer veulent faire au moyen des taxes convenues. Je prétends le plus respectueusement possible, si vous regardez les faits, que cela n'est pas parce que les chemins de fer, au moyen des taxes convenues, s'adresseront au marchand faisant affaires dans tout le Canada et faisant ses expéditions d'un littoral à l'autre, et ce n'est qu'un exemple seulement—et en viendra à une convention avec lui afin d'avoir tout le commerce qu'il conduit d'un bout du pays à l'autre. Les camions ne peuvent pas faire de concurrence au commerce transcanadien.

M. Johnston:

D. Cela comprendrait le transport par eau, par rail et par camion?—R. Oui, ils seraient aussi compris. Nous pouvons nous occuper du commerce d'Ontario seulement et tout gros manufacturier qui a un gros commerce à faire en Ontario par chargements fractionnés peut signer un contrat. Ils veulent ramener leur politique à ce qu'elle était en 1903.

Ensuite, la deuxième erreur était que les chemins de fer ne seraient pas assez imprudents pour gaspiller les revenus ferroviaires. Je prétends que la Pièce 3 prouve qu'ils ont pour politique délibérée de gaspiller les revenus ferroviaires afin d'obtenir notre commerce.

M. Bertrand:

D. Pourquoi ne pas poser l'argument de cette vérité essentielle—ou soi-disant vérité—que les autorités des chemins de fer vont obtenir tout ce commerce, qu'il soit profitable ou non, afin d'avoir la chance de faire concurrence aux camions des grandes routes partout où il sera possible de le faire—supposez qu'ils n'ont pas de conscience du tout?—R. Monsieur Bertrand, pourrais-je vous poser une question? Si vous vouliez fonder un système solide de transport au Canada avec tous ces divers modes de transport, ne diriez-vous pas que dans les limites d'un certain district dans lequel le camion avec sa mise de fonds peu importante pourrait desservir le public à meilleur marché que les chemins de fer, qu'il est à l'avantage de tous les intéressés que le camion conserve ce commerce et que le chemin de fer abandonne ce terrain?

D. A la condition que les chemins de fer soient forcés de faire la même chose et qu'il n'y ait pas nécessairement de dualité de service?—R. La loi pourrait facilement prescrire cette condition.

D. Je ne dis pas que ce Bill est la meilleure chose à adopter mais prenant en considération les droits constitutionnels des provinces, je ne crois pas qu'il y ait rien de mieux à faire en attendant?—R. Peut-être avez-vous raison. Enfin, la troisième erreur est que la commission va prévenir le gaspillage des revenus. La commission a entendu des milliers de causes relativement à des tarifs concurrentiels déposés à la commission et qui visaient la réduction des taux. Elle a eu des milliers de cas au sujet desquels pas une plainte n'a été entendue; les expéditeurs ne se sont pas plaints, les chemins de fer ne se sont pas plaints et les camions n'ont jamais porté de cause à la commission étant occupés de leurs problèmes et cherchant à conserver assez de fonds dans la caisse au lieu de se lancer dans des enquêtes dispendieuses contre les chemins de fer. De tous ces milliers de cas la commission n'a pas désavoué un seul des tarifs concurrentiels déposés et je prétends qu'elle n'est pas plus disposée à désavouer d'autres mauvais tarifs qui seront déposés à l'avenir; surtout parce que les taxes convenues cacheront la perte, pour une chose. Et c'est pour cette raison que je propose bien respectueusement, si tant la présente loi doive être considérée, qu'elle le soit en se basant sur le fait que la loi doit être modifiée de manière qu'il incombe aux chemins de fer de produire des chiffres à la commission pour prouver que tout tarif tenu pour déraisonnable leur rapporte un bénéfice; et cela ne peut faire de mal à personne. Vous ne voulez certainement pas que les chemins de fer perdent de l'argent sur un commerce quelconque. Vous avez maintenant une Commission de chemin de fer établie sur un pied dispendieux. Elle est très occupée et elle aura peut-être besoin d'un personnel plus nombreux. Mais assurément le but est de déterminer, après avoir entendu ces plaintes, si le tarif est déraisonnablement bas et, pour cette raison, je prétends que c'est doublement important. Il y a bien des gens qui ont placé leur argent dans ce nouveau mode de transport ayant confiance que les lois canadiennes leur donneront justice. Ils ont donné de l'ouvrage à bien du monde et ils ont créé un mouvement contre le chômage qui est des plus salutaires. La loi ne devrait rien contenir qui puisse permettre au Pacifique-Canadien ou au National-Canadien d'utiliser leur force financière pour détruire ici et là les rares hommes qui ont engagé $500 ou $1,000 et obtenir ainsi le monopole du transport dont les chemins de fer ont joui dans le passé.

M. Bertrand:

D. Maintenant, monsieur Duncan, au cours de toute votre argumentation vous n'avez rien dit du tout des pertes que les propriétaires de camions ont

subies du fait des tarifs trop bas?—R. Vous voulez dire, les taux inférieurs—peut-être établis par eux-mêmes ou par les chemins de fer. Je regrette de vous faire perdre tant de temps.

Le VICE-PRÉSIDENT: Puis-je vous demander si vous avez préparé des amendements spécifiques pour couvrir ces trois points (*a*), (*b*) et (*c*) dans votre mémoire?

Le TÉMOIN: Non.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous pourriez peut-être préparer les amendements spécifiques qui selon vous couvriraient votre cas pour ajouter aux autres amendements qui ont été proposés.

M. McIvor:

D. Voudriez-vous me dire avant de clore votre témoignage pour quoi vous affirmez que la taxe convenue ne révélera pas le tarif aux concurrents?—R. Elle aurait pour effet d'empêcher la Commission des chemins de fer de savoir si les chemins de fer transportaient des marchandises m.c.c., à profit ou à perte.

D. Vous dites que cela serait caché à la Commission des chemins de fer?—R. Oui.

D. Et qu'il conviendrait d'annoncer le tarif, de le rendre public?—R. Supposons, suivant en cela l'exemple donné en Angleterre (que je lis), la compagnie de chemin de fer s'adresserait à une importante manufacture et lui accorderait un tarif de $3 la tonne sur toutes ses expéditions canadiennes y compris toutes ses marchandises de moins d'un chargement complet.

D. Oui?—R. Il n'existe pas de moyen d'établir quelle proportion des marchandises m.c.c. elles transporteraient à perte.

D. Je pensais qu'il fallait que ces tarifs fussent soumis à l'approbation de la Commission des chemins de fer?—R. Seulement sous forme d'entente. Le cas anglais prouve clairement qu'ils pourraient sous le régime de ce tarif de $3 détruire délibérément tous ceux qui s'occupent de ce genre de commerce, parce qu'ils ne sont pas tenus de se conformer à un prix quelconque. Ils s'empareraient tout simplement du commerce. Ils ont enlevé le commerce, un commerce essentiel, au voiturier public. Or, le voiturier public est un individu qui sert un grand nombre de personnes. Il est en mesure de servir le petit commerçant qui expédie un colis de 200 livres chaque semaine parce qu'il reçoit un volume considérable de trafic du plus gros commerçant. Les chemins de fer s'adressent au plus gros commerçant parce qu'ils ont constaté que William Jones, le voiturier public, dépend surtout sur les clients A. B et C, et les chemins de fer les mettent hors de concours.

M. Johnston:

D. Vous proposez que les chemins de fer devraient révéler quelles marchandises sont transportées à perte ou à profit?—R. Nous voulons qu'ils soumettent à la Commission leurs chiffres quant au coût de transport de colis m.c.c.

M. Howden:

D. Le bill doit comporter quelque chose que je ne comprends pas, car je pensais qu'il fallait que les tarifs fussent rendus publics à la Commission. Comment un homme peut-il protester s'il manque de renseignements sur les tarifs?—R. C'est ce que nous cherchons à établir. Toute personne qui connaît les chemins de fer, qui connaît quelque peu l'ingéniosité des services du contentieux, sans mentionner les administrateurs de ce chemin de fer ci ou de ce chemin de fer là, conviendra que ce régime constitue la grande route qui conduit au retour du monopole ferroviaire par la destruction de la concurrence des camions. Or, je prétends que cela n'est pas dans l'intérêt public.

[M. Lewis Duncan K.C.]

M. Bertrand:

D. Relativement aux taxes convenues et à la dissimilation de leurs frais parce qu'ils accordent un tarif général, est-ce que le voiturier routier ne cache pas ses frais aussi aujourd'hui? J'ai entendu dire que c'est le cas.—R. Il conviendrait d'améliorer la situation sous ce rapport.

D. M. Parent, le gérant-adjoint du trafic de la papeterie E. B. Eddy a dit dans le mémoire remis aux membres et distribué par la *Automotive Transport Association* que cette compagnie était l'une des plus importantes expéditrices au sud de l'Ontario et qu'elle faisait transporter ses produits par rail, par eau et par route. Il ajouta, nos concurrents savent ce que nous payons aux chemins de fer quand nous expédions par rail; ils croient savoir ce que nous payons quand nous expédions par navire et ils ne savent pas quand nous expédions par camion.—R. Monsieur Bertrand, vous êtes un avocat et aussi un membre très éminent de votre profession. Puis-je vous faire cette observation: si vous avez un groupe de gens qui sont raisonnablement bons mais qui de temps en temps jouent aux cartes pour de l'argent, parient sur un cheval de course ou qui aussi prennent de temps en temps un cocktail—vous voyez—je parle de ces gens très méchants...

M. JOHNSTON: Vous ne parlez pas d'avocats.

Le TÉMOIN: Non, je parle de ces gens—et ils rencontrent une certaine opposition. Est-il juste que l'opposition qu'ils subissent ait pour effet de tous les éliminer du commerce parce que quelques-uns d'entre eux font des choses que quelques autres ne veulent pas qu'ils fassent. Il existe des difficultés chez les camionneurs, mais nous essayons de les régler. Nous sommes obligés de mettre de l'ordre dans le domaine provincial. Le fait que nous n'avons pas atteint le degré de perfection que les chemins de fer se reconnaissent ne les justifient pas de pointer sur nous une carabine chargée et de guetter l'occasion de nous faire disparaître de la carte.

M. BERTRAND: En votre qualité d'avocat vous êtes capable de grossir les conséquences de ce régime.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous vous remercions tous de votre brillant exposé, monsieur Duncan.

(Le témoin se retire.)

Le VICE-PRÉSIDENT: Maintenant, nous avons ici un représentant de la Chambre de commerce de Hamilton et il veut partir ce soir. M. Rhéaume et M. Hushion est-il présent? Si non, je crois que nous ajournerons à demain matin l'interrogatoire du représentant de la Chambre de commerce de Hamilton. Il dit qu'il peut facilement assister. Puis, il y a M. Goodman, secrétaire-gérant de la *Automotive Transport Association of Ontario.* Je ne suppose pas qu'il tienne à témoigner à la suite de l'exposé complet de M. Duncan. Ou bien désire-t-il être entendu quand même?

M. GOODMAN: Je m'appelle Goodman, et M. Duncan a présenté tout notre mémoire. Nous n'avons pas autre chose à ajouter.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci. Nous ferions aussi bien alors d'entendre le représentant de la Chambre de commerce de Hamilton. Il n'y a pas d'autre témoin. Il dit que son mémoire est court; je l'espère. Tous les membres en ont une copie.

J. G. Saunders, de la Chambre de commerce de Hamilton, est appelé.

Le TÉMOIN: Nous avons un mémoire portant sur le bill n° 31 de la Chambre des communes que nous voudrions vous soumettre pour étude.

Le président et les membres,
Comité des Chemins de fer, canaux et télégraphes,
Chambre des communes,
Ottawa, Ontario.

MESSIEURS,—La Chambre de commerce de Hamilton désire s'en rapporter au "bill n° 31 de la Chambre des communes du Canada"—"Loi instituant une

Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs," qui a subi sa première lecture à la Chambre le 1er mars 1938, et qui fut déféré pour étude au Comité permanent des Chemins de fer, canaux et télégraphes, nous avise-t-on, à la suite de la deuxième lecture le 23 mars 1938.

Le bill n° 31 ayant été dûment étudié, nous recommandons que ce bill subisse les modifications, corrections et éliminations suivantes:—

Nous proposerions qu'un exposé qui se lit comme suit soit ajouté à ce bill:—

> Il est déclaré par ces présentes que le but visé est de promouvoir, d'encourager et de réglementer toutes les formes de transport de manière à développer et à maintenir un régime économique sain chez tous tels voituriers; de pourvoir un service de transport suffisant, économe et efficace; d'améliorer les rapports entre tous les voituriers; d'amener la coordination entre toutes les formes de transport, et de favoriser et conserver dans l'intérêt public un système de transport particulièrement adapté aux besoins du commerce du Canada.

Nous sommes d'opinion que les usagers des moyens de transport au Canada favorisent en général une réglementation juste et raisonnable du transport là où la chose est possible.

Relativement à la partie I—"La Commission des transports du Canada"—

L'article 3 indique que la Commission des chemins de fer du Canada sera désormais "la Commission des transports du Canada." Nous proposons que si l'on a l'intention de changer ou d'augmenter le personnel de la "Commission" il importe de nommer des personnes qui sont au fait des modes de transport qui seront sujets à réglementation sous le régime de ce bill.

Relativement à la partie II—Le transport par eau—

Il a été prouvé que le trafic intercostal circulant entre les Grands Lacs, les ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique d'une part et les ports de la côte du Pacifique par voie du canal de Panama de l'autre constitue un service essentiel à la vente de marchandises entre des endroits dans l'est du Canada et des endroits sur la côte du Pacifique. La réglementation proposée dans ce bill poserait des entraves sérieuses à ces services lorsqu'il s'agirait de faire concurrence aux moyens de transport du Royaume-Uni et de l'étranger. Nous sommes opposés à la réglementation de ce trafic au détriment apparent des expéditeurs canadiens appelés à faire concurrence au commerce émanant du Royaume-Uni et de pays étrangers attendu que les marchandises constituant ce commerce sont transportées du Royaume-Uni et de pays étrangers sur des navires non réglementés.

A notre avis, la réglementation projetée de ce service intercostal n'aurait pas pour effet de restaurer ce trafic aux chemins de fer canadiens mais entraînerait indubitablement la perte du commerce pour l'industrie canadienne, vu que l'annonce des tarifs de transport par eau que l'industrie canadienne serait appelée à payer pour ces services intercostaux révélerait tout simplement à ses concurrents du Royaume-Uni et des pays étrangers les prix qu'ils seraient appelés à concurrencer, tenant compte particulièrement du fait que plusieurs de ces navires du Royaume-Uni et de pays étrangers retournent aux ports de la Colombie-Britannique allèges et sont disponibles pour le transport de chargements entrant à des taux extrêmement bas.

2. Suivant l'interprétation donnée à l'article 2, page 1, partie (*e*) du projet de loi "marchandises en vrac" signifient les marchandises suivantes chargées ou frétées sur des navires et qui ne sont pas empaquetées ni renfermées dans des sacs, balles, boîtes, caisses, barils, emballages à claire-voie ou tout autre contenant; grains, minerais et minéraux (bruts, criblés, classés, affinés ou concentrés, mais non autrement traités), sable, pierre et gravier, houille et coke, liquides, bois à pulpe, poteaux et billes. Nous signalerons, cependant, qu'il s'expédie

d'autres marchandises empaquetées qui occupent tout l'espace disponible sur les navires ou constituent des chargements complets qui devraient être traitées à l'égal de "marchandises en vrac", et nous proposerions qu'elles soient définies dans l'interprétation susdite et qu'elles aient droit au même traitement que "les marchandises en vrac" spécifiées dans la partie II, article 12, paragraphe (4), telles que spécifiées à la page 6.

Monsieur le président, je pourrais faire digression ici un instant et faire observer que le caoutchouc est l'article auquel nous songions. J'en parle parce que j'ai constaté par le compte rendu officiel que M. G. P. Campbell n'en fit pas mention dans son exposé le 6 mai.

Relativement à la partie IV—Trafic, taxes et tarifs—

D'après l'article 31, page 12 de cette partie, la Commission peut établir des règlements autorisant la publication d'avis de taux spéciaux prescrivant des taxes inférieures à celles qui sont en vigueur. Nous recommandons fortement que ces avis de taux spéciaux soient communiqués au public d'une manière analogue au régime qui s'applique actuellement aux tarifs des marchandises. Nous proposons aussi une ligne de conduite semblable relativement aux avis de taux spéciaux autorisés à l'article 344 de la Loi des chemins de fer.

Nous vous proposons également d'inclure dans ce bill quelque disposition et d'apporter une modification à la Loi des chemins de fer qui conféreront à la Commission des transports le pouvoir nécessaire, dans les cas où il est établi que des expéditeurs ou les consignataires de marchandises ont été surchargés ou ont subi un préjudice en raison de l'imposition de frais ou de taxes inégales, injustes ou déraisonables, d'accorder une compensation pour tel préjudice.

Nous ferons observer à ce sujet qu'aux Etats-Unis sous le régime de l'Interstate Commerce Act, article 16, la Commission du commerce entre Etats est nantie de ce pouvoir depuis plusieurs années et nous croyons que les expéditeurs et consignataires de marchandises au Canada devraient être l'objet d'un traitement analogue.

Nous recommanderions fortement aussi que votre Comité étudie la question d'une modification en ce sens au projet de loi actuel et à la Loi des chemins de fer.

Relativement à la partie V—"les taxes convenues"

Nous sommes opposés à toute cette partie qui traite des "taxes convenues" et estimons qu'elle devrait être retranchée de ce bill pour les motifs suivants:—

1. Apparemment, cette disposition tire son origine du *Road and Rail Traffic Act*, 1933, de la Grande-Bretagne où le transport s'effectue dans des conditions tout à fait différentes de celles qui existent au Canada, et à en juger par ce que nous avons pu apprendre à ce sujet cette loi ne rallie pas l'appui des usagers du transport en ce pays.

2. Antérieurement à l'adoption de la Loi des chemins de fer en 1904 il existait un régime correspondant à celui des "taxes convenues" et nous estimons que toute tentative faite actuellement dans le but d'édicter une loi comportant des "taxes convenues" constitue un mouvement de recul et est contraire à l'intérêt public, vu particulièrement que la Loi des chemins de fer a été appliquée avec succès depuis un si grand nombre d'années.

3. La Chambre de commerce de Hamilton agissant de concert avec d'autres organismes a essayé depuis nombre d'années à faire soumettre les exploitants du transport routier en Ontario à une réglementation et à leur faire déposer des tarifs, et nous croyons qu'une réglementation sera appliquée en Ontario avant longtemps. Les chemins de fer conviennent que les taxes convenues ont surtout pour objet de leur permettre de faire face au transport par route non réglementé. Si toutes les formes de transport sont soumises à une réglementation raisonnable cela vaudra aux chemins de fer un traitement égal qu'ils préconisent

depuis des années et obviera à la nécessité des taxes convenues, régime qui assurerait aux compagnies ferroviaires un avantage indu que d'autres formes de transport ne possèdent pas.

Puis-je faire digression un instant. J'ai ici une copie de mémoire que nous avons présenté à la Commission royale Chevrier à Toronto, mémoire qui confirme ce fait et demande la réglementation du transport en Ontario.

M. O'NEILL: Je voudrais que le témoin amplifie un peu cette dernière partie—"qui assurerait aux compagnies ferroviaires un avantage indu que d'autres formes de transport ne possèdent pas".

M. BERTRAND: Mais les faits indiquent le contraire. Les autres voituriers disposent de tous les moyens.

Le TÉMOIN: Bien, monsieur le président, je pourrais répondre à cette question de cette façon, savoir que nous ne croyons pas que le principe des taxes convenues soit juste, et nous croyons que son application vaudrait aux chemins de fer un avantage indu s'ils peuvent concurrencer, du moins s'ils peuvent appliquer des taxes convenues qui sont contraires aux autres modes de transport.

M. O'NEILL: Vous dites que cela vaudrait aux chemins de fer un avantage indu que d'autres formes de transport ne possèdent pas. C'est précisément le cas. Les taxes convenues existent effectivement à l'heure actuelle pour toutes formes de transport, seulement elles ne sont pas publiées et nul expéditeur n'a le moyen de savoir ce que paie l'autre expéditeur.

M. BERTRAND: Sauf les chemins de fer.

M. O'NEILL: Si vous avez des taxes convenues avec les chemins de fer, alors les chemins de fer seraient tenus de publier les taxes convenus et tout autre expéditeur, dans des conditions semblables, aurait le droit de demander qu'on lui charge les mêmes taxes.

Le TÉMOIN: Nous soutenons que les taxes convenues ne constituent pas un procédé convenable. En d'autres termes, nous cherchons à faire réglementer d'autres formes de transport et à faire déposer des tarifs. Si ces tarifs sont rendus publics, tout intéressé sait à quelle concurrence il doit faire face.

M. O'NEILL: Je crois que le mémoire ne devrait pas dire: "qui accorderait aux lignes de chemins de fer un avantage que ne possèdent pas les autres formes de transport." Je m'oppose absolument à cela, parce que c'est contraire aux faits.

M. Hamilton:

D. Ils possèdent cet avantage à l'heure présente, n'est-ce pas?—R. Qui?

D. Ils possèdent le même avantage à l'heure présente? Les camionneurs peuvent établir des taxes convenues, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Oui, mais vous craignez que si certains règlements ou certaine loi sont adoptés en Ontario, il sera possible de les réglementer.—R. S'ils étaient réglementés, ils se trouveraient sur une meilleure base par suite de la publication de leurs tarifs.

D. Jusqu'ici, ils ne sont pas réglementés?—R. Non. Mais nous l'espérons. Notre mémoire est dans ce but, depuis des années que nous cherchons à les faire réglementer et, s'ils le deviennent, cela obviera à la nécessité d'en venir à des taxes convenues.

M. McKinnon (Kenora-Rainy-River):

D. Mais même entre eux-mêmes ils ne veulent pas se soumettre à la réglementation,—je parle des camionneurs?—R. Nous espérons qu'on adoptera une certaine forme de règlement auquel ils devront bien se soumettre.

M. Maybank:

D. Vous le savez, ce Parlement ne peut pas les réglementer.—R. Non; mais nous travaillons de concert avec le gouvernement d'Ontario pour en venir

à les réglementer. Je crois que c'est une bonne mesure de chercher à les placer tous sous une réglementation convenable. Le cas échéant, il ne serait plus question de taxes convenues.

M. Bertrand:

D. Le gouvernement serait peut-être trop heureux d'abandonner cette question si jamais vous réussissez à amener les provinces à réglementer leur trafic.—R. Nous travaillons dans ce but.

Le VICE-PRÉSIDENT: Très bien; continuez, monsieur Saunders.

Le TÉMOIN: Continuant:

4. L'article 498A du Code criminel se lit comme suit:

"(1) Est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende d'au plus mille dollars ou d'un mois d'emprisonnement, ou, s'il s'agit d'une corporation, d'une amende d'au plus cinq mille dollars, toute personne engagée dans le commerce ou l'industrie qui

(*a*) Est partie intéressée ou participe, ou aide à une opération de vente qui établit, à sa connaissance, une discrimination à l'encontre de concurrents de l'acheteur en ce qu'un escompte, un rabais ou une allocation est accordée à l'acheteur en plus de tout escompte, rabais ou toute allocations disponible lors de ladite transaction pour les concurrents susdits à l'égard d'une vente de marchandises de qualité et de quantité semblables.

Les taxes convenues telles que celles que l'on propose sont en opposition directe au Code criminel; bien que ce bill prescrive que les dispositions de toute autre loi qui lui sont contradictoires doivent lui céder le pas nous prétendons qu'il n'est pas logique, sous le régime de ce Bill, de permettre une pratique qu'il est catégoriquement défendu par le Code criminel d'appliquer par rapport à d'autres commerces ou industries.

M. Young:

D. Est-ce bien un fait?—R. Comme je le comprends, en vertu de cet article du Code criminel, cela est défendu.

D. Quoi? L'escompte, les rabais ou allocations? Où trouve-t-on l'escompte, les rabais ou les allocations dans le Bill 31.—R. Bien, les taxes convenues.

D. Monsieur le président, je ne crois pas que le témoin comprenne le véritable principe des taxes convenues. Cela doit se faire à ciel ouvert. La chose se fait en public et il faut lui donner la plus grande publicité. Où survient ce conflit d'autorité que vous mentionnez au sujet de ce paragraphe?—R. Nous considérons que, avec les taxes convenues, il serait possible de leur accorder un rabais du tarif régulier.

D. Vous êtes tout à fait dans l'erreur. C'est ce que je prétends, que vous ne comprenez apparemment pas la durée de cette clause du Bill.—R. C'est l'interprétation,—je ne suis pas avocat,—l'interprétation que nous avons reçue était que cette clause était en directe contradiction avec l'article se rapportant aux taxes convenues

M. O' Neill:

D. Vous n'avez aucun moyen de savoir si un rabais n'est pas accordé maintenant sur les frais de transport?—R. Vous voulez dire de la port des chemins de fer?

D. Oui. Si vous voulez viser les taxes convenues, c'est le temps de le faire immédiatement.—R. Mais nous estimons que le fait de s'adresser à la Commission des chemins de fer mettra fin à cela de la part des chemins de fer. Continuant:

Droits de port

Nous recommandons fortement d'ajouter une autre partie au Bill des transports 31 couvrant les droits de port, semblable à la Partie V "Droits de port", articles 19, 20, et 21, pages 9 et 10, du Bill défait "B" du Sénat du Canada, à l'exception que toutes les questions concernant les droits de port tel qu'il y est fait mention devraient venir sous l'autorité et la juridiction de la Commission des transports et non du ministre.

Monsieur le président, nous ne disons rien d'injurieux pour le ministre. La raison pour laquelle nous en parlons c'est que l'article 20 et l'article 21 du Bill "B" du Sénat du Canada dit:

> "Si, après avoir fait enquête de la façon ci-dessus prescrite, la Commission est d'avis que les droits d'un port devrait être modifiés ou annulés, ou que d'autres droits de port devraient y être substitués, elle devra avec son rapport, adresser au ministre une recommandation pour que le ministre exerce l'action qu'il jugera convenable.
>
> 21. La présente Partie ne sera pas mise en vigueur avant une proclamation du gouverneur en conseil à cet effet.

Nous estimons, monsieur le président, que les droits de port en ce qu'ils se rattachent à la question des frais de transport et de la publication des tarifs, et le reste, devrait être placée sous la Commission des chemins de fer tout comme les chemins de fer aujourd'hui.

Le vice-président:

D. Pourrai-je demander à M. Saunders si vous avez préparé des amendements spécifiques couvrant les points que vous avez soulevés?—R. Rien d'autre que les droits de port.

D. Vous ne voulez pas les préparer?—R. Oui, nous le ferions avec plaisir.

D. On vous accorde le même privilège que nous accordons aux autres. Vous pouvez préparer vos amendements et les déposer entre les mains du secrétire et ils seront considérés avec les autres lorsque le Comité siégera. Est-ce tout?—R. Pouvons-nous les fournir plus tard?

Certainement. Déposez-les demain matin si vous voulez.

M. Howden:

D. J'aimerais à demander au témoin de formuler dans une phrase ou deux son opposition principale à l'adoption du projet de loi.—R. Vous voulez dire au sujet de...

D. Rien qu'en dix ou quinze mots, dites-nous pourquoi vous ne voulez pas que le Bill soit adopté. Quelle est votre principale objection?—R. La seule chose à laquelle nous présentons des objections, ce sont les taxes convenues. Aujourd'hui, en vertu de la Loi des chemins de fer, un taux est publié et déposé, et tous les expéditeurs profitent de ce taux, d'un point donné à un autre point donné, sur un parcours déterminé. Nous prétendons qu'avec les taxes convenues, d'après la lecture ou l'interprétation que nous faisons de l'article, le plus petit expéditeur....

D. Vous prétendez que la taxe convenue sera une taxe secrète?—R. Non, pas du tout. J'allais justement expliquer cela. Le paragraphe 5 de l'article 35 du bill dit:

> ....qui sont les mêmes ou semblables aux marchandises auxquelles se rapporte la taxe convenue, ou qui sont offertes pour être transportées dans des circonstances et conditions essentiellement semblables...

D. Si cette taxe convenue n'est pas une taxe secrète, et si elle est publiée alors, le petit expéditeur aura parfaitement le droit d'en appeler à la Commission des transports et d'exiger le même taux; et les commissaires des chemins de fer ont indiqué l'autre jour qu'il obtiendrait le même taux.—R. C'est bien

vrai, mais peut-il expédier dans des conditions essentiellement semblables? Aujourd'hui le petit expéditeur a le même avantage que le grand.

Le vice-président:

D. Cela se fera par réglementation de la Commission.—R. Peut-être, mais il nous faut prendre la loi comme elle est rédigée.

D. Non, le bill lui-même stipule une réglementation.—R. Il stipule une réglementation, mais il ne dit pas que le petit expéditeur obtiendra le même taux que le grand, parce qu'il peut être incapable d'expédier dans des conditions essentiellement semblables.

D. La Commission des chemins de fer pourra sûrement s'occuper de questions de ce genre?—R. Oui, mais la Commission des chemins de fer applique le taux d'un point à un autre.

M. Tomlinson:

D. Il n'obtiendrait pas le même taux que, mettons Eatons ou Loblaws.

Le VICE-PRÉSIDENT: Cela dépend de la décision de la Commission des chemins de fer.

M. JOHNSTON: Les conditions semblables se produiraient.

Le VICE-PRÉSIDENT: Comment pouvez-vous incorporer cela dans la loi, autrement?

M. JOHNSTON: Comment allez-vous appliquer ces règlements; vous ne pouvez le faire.

M. ISNOR: Pourquoi pas?

M. HOWDEN: On nous a donné un exemple où, les circonstances étant totalement différentes, le même taux, exactement, fut demandé.

M. JOHNSTON: Il faut prendre alors la lettre de la loi.

M. HOWDEN: Toute cette affaire est sous la juridiction de la Commission des transports.

M. JOHNSTON: Comme on l'a expliqué, ces petits camionneurs n'auraient pas l'occasion de venir devant cette commission. Ils n'ont même pas un représentant.

M. HOWDEN: Le président de la Commission des chemins de fer nous a dit qu'ils auraient l'occasion de venir devant la Commission, et qu'ils n'auraient même pas besoin de le faire; tout ce qu'ils auraient à faire serait d'écrire une lettre, et le même taux leur serait accordé.

M. JOHNSTON: Cela devrait être exprimé dans le bill.

Le TÉMOIN: D'après mon interprétation du bill, le petit expéditeur peut être lésé sous le régime de ces taxes convenues. Nous faisons sérieusement objection à ce que cela soit inclus dans le bill.

M. O'NEILL: Il est fort possible que le petit expéditeur soit lésé dès maintenant. Le gros expéditeur peut se mettre d'accord avec une compagnie de camionnage qui transportera ses marchandises d'un point à un autre, à un certain taux. Personne n'en sait rien, sauf la compagnie de transport et l'expéditeur, et celle-là peut faire payer à celui-ci moins cher qu'elle ne ferait payer à un petit expéditeur, car il est dans son intérêt d'agir ainsi, à cause du plus gros volume de marchandises à transporter. La taxe convenue n'empêchera pas cela.

M. BROWN: Tous les expéditeurs du pays sont opposés aux taxes convenues.

M. HOWDEN: Parce qu'ils sont sous l'effet d'un malentendu.

M. BROWN: Ils doivent connaître leur propre commerce.

M. JOHNSTON: Alors, c'est un malentendu bien fondé.

Le TÉMOIN: Nous soutenons que l'application des taxes convenues comme elles s'appliquent aux chemins de fer n'est pas une avance dans la bonne direc-

tion. En d'autres mots, nous essayons de faire réglementer les camions, ce qui les mettra sur la même base que les chemins de fer en leur faisant publier un tarif, et les chemins de fer pourront s'adapter à leur prix ou vice versa.

M. Howden:

D. En attendant, vous, représentants des camionneurs, soumettez les taxes qui vous plaisent et avec lesquelles vous pouvez travailler, et les chemins de fer ne peuvent pas vous concurrencer parce qu'ils ne connaissent pas vos taxes.—R. Monsieur le président, nous ne représentons pas les camionneurs.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il représente la Chambre de commerce.

Le TÉMOIN: Nous sommes des expéditeurs, monsieur.

Le VICE-PRÉIDENT: Merci beaucoup.

M. JOHNSTON: Il parle d'un point de vue très impartial.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, il y a encore deux chambres de commerce qui désirent être entendues, le Board of Trade de Montréal et le Board of Trade de Toronto. Y a-t-il ici un représentant du Board of Trade de Toronto?

M. T. MARSHALL, représentant du Board of Trade de Toronto est appelé.

Le TÉMOIN: Le conseil du Board of Trade de la ville de Toronto, avec le concours des comités et associations commerciales qui lui sont affiliés, a soigneusement étudié le bill n° 31 de la Chambre des communes, "Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs" et désire soumettre les commentaires suivants, au sujet de ce bill.

Nous considérons la stabilité des taux de transport des marchandises comme essentielle pour tous les modes de transport. Nous avons vivement recommandé l'adoption de la Loi des chemins de fer et la nomination de la Commission des chemins de fer pour l'appliquer. Une des principales raisons pour en agir ainsi était qu'avant la promulgation de la Loi des chemins de fer en 1903 il n'y avait pas de stabilité dans les taux et services de transport, et la situation était chaotique. Depuis cette date, l'application de la loi a fait disparaître cette situation fâcheuse, à l'avantage des chemins de fer aussi bien que des expéditeurs.

Partie II—Transport par eau

Nous ne nous opposons par à la réglementation des entreprises de transport par eau proposée dans cette partie.

Partie III—Transport par air

Le Board of Trade ne s'oppose pas à la réglementation proposée des services aériens fonctionnant d'une manière régulière entre des points déterminés, mais il est d'avis que des exemptions devraient être faites, dans l'application des dispositions de la loi, en faveur des lignes de transport aérien desservant les districts septentrionaux dans tout le pays et contribuant à leur développement. Alors que le paragraphe (b) et l'alinéa (2) de l'article 15 semblent envisager, sur la recommandation de la Commission des transports, quelque exception en faveur de ces services irréguliers, nous recommandons respectueusement que ces services septentrionaux soient définitivement exclus des dispositions de la loi.

Partie IV—Trafic, taxes et tarifs

Les réglementations proposées dans cette partie, pour l'émission et le dépôt des tarifs etc., empruntées, dans une large mesure, aux dispositions de la Loi des chemins de fer, sont approuvées par le Board of Trade.

Partie V—Taxes convenues

Cette partie prévoit la conclusion d'accords ou de contrats entre les commerçants et les voituriers pour le transport de toute catégorie de marchandises à des taux autres que ceux publiés dans les tarifs de taxes, qui, d'après la Loi des

chemins de fer, sont les taux légaux à faire payer pourvu que ces contrats soient approuvés par la Commission des transports. A notre avis, cette manière de fixer des taux constituerait une mesure rétrograde. Elle serait contraire au principe de la Loi des chemins de fer, adoptée en 1903 après des années de lutte de la part des expéditeurs, et qui a subi, depuis, l'épreuve du temps; elle entraînerait un retour à la très fâcheuse confusion antérieure, à l'incertitude pour les expéditeurs, aux possibilités de disparité entre expéditeurs de marchandises semblables. *Dans l'intérêt de la stabilisation des taux et de l'équité entre expéditeurs, nous recommandons vivement la suppression de cette partie du bill.*

Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais présenter une brève observation. Elle est peut-être personnelle, et vous la prendrez pour ce qu'elle vaut. La partie V, telle que je la comprends, ne prévoit aucune publicité donnée aux termes de ces conventions spéciales. Il me semble nécessaire, pour les expéditeurs d'une même marchandise cherchant à prendre leur place sur les marchés de la concurrence, d'avoir une idée de ce que leurs concurrents paient. Personnellement, je n'en dirais pas tant sur la méthode de fixer les taux. Il n'y a guère de doute que les chemins de fer ne fixent aujourd'hui des taux que l'on pourrait appeler des taux convenus. Beaucoup de ces taux sont fixés pour soutenir la concurrence des transports automobiles auprès des expéditeurs de certaines marchandises en certains endroits. Mais ils sont publiés: nous les connaissons, et les concurrents de ces expéditeurs connaissent ces taux et la concurrence à laquelle ils ont à faire face.

Je remarque que le paragraphe 11 de l'article 37 de la Loi du trafic sur route et sur rail, de 1933, en Angleterre, contient ces dispositions:

> Paragraphe 11: Les dispositions de l'article 54 de la Loi des chemins de fer 1921 (relative à la publication de tarifs de taxes-types, etc.), et, dans le cas d'une compagnie de chemins de fer à voie étroite, les dispositions relatives à la publication des taux, ne s'appliqueront pas aux taxes approuvées ou fixées en vertu de cet article, mais lorsque le Tribunal approuvera ou fixera une taxe, ou maintiendra son approbation d'une taxe, ou retirera une approbation antérieurement donnée à une taxe, la décision du Tribunal, et aussi lorsque le Tribunal approuvera ou fixera une taxe ou maintiendra son approbation d'une taxe sujette à modification, les détails de cette taxe, y compris les conditions qui y sont attachées, ou, selon le cas, les détails des modifications, seront signalés par la compagnie de chemin de fer intéressée au ministre, dans les quatorze jours après la décision du Tribunal, ou dans un délai plus long autorisé par le ministre, et toutes ces taxes et leurs conditions seront enregistrées de la manière que le Tribunal décidera, pour que toute personne, en tous temps et lieux que le Tribunal décidera, puisse en prendre connaissance gratuitement.

Si la Partie V est adoptée, il devrait y avoir quelque moyen, messieurs, de rendre publiques les conditions de ces taxes convenues. Je ne dis pas qu'il serait praticable de publier les tarifs suivant leur forme actuelle, mais je crois qu'ils devraient être accessibles au public afin que les intéressés puissent les obtenir facilement et sachent ce en quoi ils consistent. Si l'on pouvait agir de la sorte, je crois que cela serait de nature à améliorer la situation très sensiblement, du moins pour ce qui me regarde personnellement, quant aux objections formulées contre ces taxes convenues. Nous devrions savoir ce qu'elles sont.

Le vice-président:

D. Est-ce tout, monsieur Marshall?—R. Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, le secrétaire a distribué un mémoire préparé par le *Board of Trade* de Montréal. Son représentant n'est pas présent. Avez-vous quelques objections à ce que ce document soit consigné au compte rendu à titre de mémoire soumis par cet organisme?

Quelques DÉPUTÉS: Non.

THE MONTREAL BOARD OF TRADE

MONTRÉAL

Résolution adoptée par le conseil du Board of Trade de Montréal à sa réunion tenue le 14 avril 1938

Bill N° 31 de la Chambre des communes

Attendu que le conseil du Board of Trade de Montréal a toujours été opposé au contrôle de l'entreprise privée par l'Etat ou à toute législation tendant à légaliser le monopole,—

Attendu que le bill n° 31, en autant qu'il vise à soumettre les entreprises de transport par eau à un régime de permis dans le but de contrôler leurs déplacements entre des ports au Canada, serait impraticable et contraire à la fois aux meilleurs intérêts des expéditeurs et des entreprises de transport par eau,—

Attendu que ledit bill, en autant qu'il permet l'établissement de taxes convenues relativement à la concurrence entre voituriers qui serait réglementé par le bill, constitue un mouvement de recul et est contraire à l'intérêt public,—

En conséquence, il est résolu,—Que le conseil du Board of Trade de Montréal demande instamment que toutes les dispositions du bill visant à attribuer au ministre ou à la Commission des transports le droit de contrôler les déplacements des entreprises de transport par eau qui doivent être réglementées sous l'empire dudit bill soient éliminées,—

Que l'application des taxes convenues devrait être limitée à la concurrence de la part de voituriers non réglementés qui feraient concurrence entre eux ou conjointement avec les voituriers réglementés,—

Qu'il convient de sauvegarder les intérêts de petits expéditeurs en apportant les modifications nécessaires à la partie V du bill de manière à parer à une disparité possible à l'avantage de gros expéditeurs.

Copie certifiée conforme à l'original

J. STANLEY COOK,
Secrétaire.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous allons clore nos délibérations maintenant et nous réunir à 10 h. 30 du matin.

(A 6 heures de l'après-midi, le Comité s'ajourne au vendredi 13 mai, à 10 h. 30 du matin.)

APPENDICE

BEAUREGARD, PHILLIMORE ET ST. GERMAIN,

AVOCATS,

IMMEUBLE GUARDIAN,

240, rue Saint-Jacques ouest,

MONTRÉAL, le 25 avril 1938.

Le secrétaire,
Comité chargé d'étudier le bill du transport,
Ottawa, Canada.

Sujet: n° 31

CHER MONSIEUR,—Nos clients, la *Ellis Shipping Company Limited*, nous ont donné instructions de faire certaines représentations en leur nom au Comité chargé d'étudier le bill, nous informe-t-on, le 28 courant.

La *Ellis Shipping Company Limited* est le propriétaire de deux navires à moteur, savoir, le *Gaspé County*, de 575 tonnes, de jauge brute et le *Pictou County*, de 707 tonnes de jauge brute.

Le président et le gérant est M. H. A. Ellis, de Montréal, qui depuis trente ans est un pionnier en matière de navigation sur la côte gaspésienne.

En 1904, M. Ellis exploitait trois goélettes qui transportaient du bois de la côte de Gaspé à Montréal et en rapportaient des fournitures pour la *Sherbrooke Lumber Company* qui dirigeait une importante scierie à Barachois, comté de Gaspé, et pour d'autres scieries et marchands locaux.

La *Sherbrooke Lumber Company* vendit son entreprise en 1921, et M. Ellis construisit à Barachois un navire à moteur de quatre cents tonnes, continua le service de transport et se rendit jusqu'à Campbellton, N.-B. Comme l'entreprise se développa il vendit le navire à moteur et construisit les deux navires en acier susdits.

Le *Gaspé County* est constamment en service sur la côte de Gaspé et fait vingt-deux escales de la rivière aux Renards à la baie des Chaleurs et à Dalhousie et à Campbellton.

Le *Pictou County* prête main-forte sur le même parcours, quand la quantité de marchandises à être transportées le justifie, et se rend aussi à Pictou, à l'île du Prince-Edouard, à Halifax et à Sydney.

Associé aux citoyens de Gaspé depuis trente ans ou plus, notre client connaît les conditions mieux que la plupart des personnes habitant cette province, et il a toujours fait son possible pour résoudre les difficultés des Gaspésiens, pour leur apporter les articles nécessaires et expédier leurs produits, le bois, le poisson, etc.

Les opérations des deux navires susdits n'ont pas été profitables en ces dernières années, et aucun dividende n'a été payé depuis plusieurs années. Toutefois, la situation s'améliora sensiblement l'an dernier, vu qu'il s'expédiait un peu de bois et que le moulin de Chandler qui avait été fermé pendant sept ans s'est remis à fonctionner, ce qui procura de l'emploi et aida aux marchands et aux citoyens sur toute la côte.

La situation a changé de nouveau, cependant, depuis l'automne dernier, les prix du bois ayant fléchi et le moulin de Chandler ayant réduit ses opérations à trois jours par semaine, tandis que d'autres scieries sont exploitées une partie du temps.

Nos clients estiment aussi qu'en raison des conditions actuelles et de l'avenir incertain le temps est mal choisi pour effectuer des changements radicaux et établir des règlements qui empireront forcément leur propre situation et celle des gens qu'ils servent. Par ailleurs, ils estiment que si le bill actuel est adopté et un

tarif établi quant au transport de marchandises et de passagers sur la côte de Gaspé, cela aura pour effet de ruiner la compagnie et de priver M. Ellis du fruit de tous ses travaux pendant les trente dernières années pour la raison suivante.

D'après la clause "H" de l'article deux du projet de loi, les navires de moins de 150 tonnes de jauge brute sont exclus de l'application de la loi, et nous sommes avisés que l'intention est d'étendre cette exclusion à des navires de 300 tonnes ou même à des navires d'une plus forte jauge. Cette exclusion peut avoir pour résultat la fixation d'un tarif pour l'expédition de marchandises et le transport de passagers sur les navires de nos clients, tandis que les armateurs de petits navires de 150 ou de 300 tonnes,—si l'exclusion est étendue,—auront le droit de transporter des marchandises et des passagers aux taux qu'ils jugeront bon d'établir et, en conséquence, ils empêcheront nos clients d'exploiter leur entreprise. Il leur suffirait d'établir un tarif inférieur au tarif fixé par la Commission des transports, ce qui aurait pour effet de chasser nos clients du commerce presque immédiatement.

Nous estimons que cela constituerait une disparité injuste qui porterait préjudice à nos clients qui, comme nous l'avons déjà indiqué, comptent parmi les pionniers de la navigation sur la côte de la Gaspésie.

Si l'on entend exercer un contrôle, il conviendrait en toute justice pour tout le monde qu'il soit d'application générale et comprenne les navires de toutes catégories et jauges affectés à un service de transport quelconque dans le territoire soumis à la régie de la Commission, afin que tout le monde soit traité sur un pied d'égalité et qu'un intéressé quelconque ne puisse profiter au détriment d'un autre en raison du fait qu'un est sujet à une régie en matière de tarif et que l'autre en est exempt.

Comme vous le savez probablement, la plupart des caboteurs sur le Saint-Laurent sont de petits navires ou goélettes variant de 300 à 50 tonnes de jauge et à l'exclusion des deux navires appartenant à nos clients il existe peut-être deux ou trois navires de plus de 500 tonnes, et ce sont les navires qui seront mis au rancart si le projet de loi tel que rédigé actuellement est adopté.

Si les membres du Comité insistaient sur l'exclusion d'une certaine catégorie de navires, cette exclusion devrait être étendue de façon à exclure les navires de notre client ou bien restreindre aux navires d'une très faible jauge afin de placer presque tous les intéressés sur un pied d'égalité.

Ou encore, nous suggérerions que la clause cinq de l'article 12, partie 2, soit amendée, en remplaçant les mots "à l'est de Pointe-au-Père", par les mots "à l'est de Montréal".

Nous notons que les provinces de la Colombie-Britannique, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard sont exclues et nous ne voyons pas pourquoi la province de Québec ne serait pas exclue jusqu'à Montréal.

On nous informe que le bill a pour objet la réglementation du trafic sur les Grands Lacs et dans les provinces de l'Ouest, et comme Montréal est une tête de ligne, nous ne voyons pas pourquoi Montréal ne serait pas substitué à la Pointe-au-Père, car il n'existe pas de trafic qui vaille la peine à l'est de la Pointe-au-Père.

Comme notre client a le droit de vivre et de continuer ses opérations, et comme il a rendu dans le passé et continue de rendre d'immenses services aux gens de la Gaspésie, particulièrement en ce qui regarde les ports d'escale qu'aucun chemin de fer n'atteint, et comme il ne devrait exister aucune disparité injuste, nous avons confiance que les membres du Comité étudieront sérieusement les représentations de notre client et amenderont la loi de manière à lui faire pleine justice.

Vos tout dévoués,

BEAUREGARD, PHILLIMORE ET ST-GERMAIN.

LB/ML:

SESSION DE 1938

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

concernant

LE BILL n° 31—LOI DES TRANSPORTS, 1938

FASCICULE N° 6

SÉANCE DU VENDREDI 13 MAI 1938

TÉMOINS:

M. J. C. Burchell, K.C., Halifax, N.-E., représentant les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard et la Commission de transport du Board of Trade des provinces Maritimes.
M. J. D. McKenna, président, Commission de transport du Board of Trade des provinces Maritimes.
M. J. W. Boulter, directeur, Association des producteurs de pommes de terre de l'île du Prince-Edouard.
M. R. E. Mutch, Board of Trade, Charlottetown, I.-P.-E.
M. D. R. Turnbull, vice-président, Commission de transport du Board of Trade des provinces Maritimes.
M. E. E. Bryant, Furness Withy Steamship Company.
M. A. Routhier, C.R., département du procureur général, province de Québec, représentant la province de Québec.
M. I. Pitblado, K.C., Winnipeg, représentant la Canadian National Millers Association.
M. C. A. Lahey, vice-président, Quaker Oats Company, Chicago.
M. R. C. Cutting, directeur, Quaker Oats Company, Peterboro, Ont.
M. C. LaFerle, président, The Canadian Industrial Traffic League, Toronto.
M. J. Mayor, The Canadian Industrial Traffic League, Toronto.
M. C. Gowans, vice-président, Bourse des grains, Montréal.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

PROCÈS-VERBAL

VENDREDI 13 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de sir Eugène Fiset, vice-président.

Membres présents: MM. Barber, Bertrand (*Laurier*), Bonnier, Brown, Clark (*York-Sunbury*), Damude, Duffus, Edwards, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, Fiset (*sir Eugène*), Gladstone, Grant, Hamilton, Hansell, Hanson, Howden, Isnor, Johnston (*Bow-River*), Lockhart, MacInnis, MacKinnon (*Edmonton-ouest*), McCallum, McCann, McCulloch, McIvor, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), McNiven (*Regina-City*), Mutch, O'Neill, Parent (*Terrebonne*), Ross (*Moose-Jaw*), Stevens, Straight, Wermenlinger, Young.

Sont aussi présents: L'honorable M. Howe, ministre des Transports; l'honorable M. Macdonald, premier ministre de la Nouvelle-Ecosse; M. W. E. Campbell, chef de la division du trafic, Commission des chemins de fer; M. W. J. Matthews, division du contentieux, ministère des Transports.

Le Comité reprend l'étude du Bill 31, intitulé: Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs.

Une lettre reçue du MacKenzie Air Service Limited, d'Edmonton, Alberta, est lue et versée au compte rendu.

M. C. J. Burchell, K.C., Halifax, N.-E., est appelé. Il donne lecture d'un mémoire présenté au nom des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard et de la Commission de transport du Board of Trade des provinces Maritimes, demandant de modifier le bill 31 de façon à omettre de ses dispositions le trafic par eau entre les provinces Maritimes et les ports du fleuve Saint-Laurent et des Grands Lacs.

M. Burchell se retire.

M. J. D. McKenna, président, Commission de transport du Board of Trade des provinces Maritimes, est appelé. Il fait un plaidoyer en faveur des compagnies canadiennes de navigation, alléguant que le bill provoquerait une augmentation des tarifs de transport.

M. McKenna se retire.

M. J. W. Boulter, directeur, Association des producteurs de pommes de terre de l'île du Prince-Edouard, est appelé. Il demande de ne rien faire qui puisse entraver le trafic par eau.

M. Boulter se retire.

M. R. E. Mutch, Board of Trade, Charlottetown, I. P.-E., est appelé. Lecture est donnée d'une résolution adoptée par le Board of Trade ainsi qu'une autre de l'Association des épiciers en gros de l'île du Prince-Edouard demandant de sauvegarder les intérêts provinciaux.

M. Mutch se retire.

M. D. R. Turnbull, vice-président, Commission de transport du Board of Trade des provinces Maritimes, est appelé. Il s'oppose au bill pour le motif qu'il provoquerait une augmentation des tarifs par rail et par eau.

M. Turnbull se retire.

M. E. E. Bryant, *Furness Withy Steamship Company*, est appelé. M. Bryant exprime la crainte que, comme conséquence de l'adoption du bill 31, le trafic ne prenne la voie des ports américains au lieu de celle d'Halifax.

M. Bryant se retire.

Le Comité suspend la séance d'une heure à quatre heures.

Le Comité reprend la séance à quatre heures, sous la présidence de sir Eugène Fiset, vice-président.

Membres présents: Barber, Bertrand (*Laurier*), Bonnier, Brown, Duffus, Edwards, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, Fiset (*sir Eugène*), Hanson, Harris, Howden, Isnor, Lockhart, MacInnis, McCann, McCulloch, McIvor, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), McNiven (*Regina-City*), Maybank, Mutch, O'Neill, Parent (*Terrebonne*), Ross (*Moose-Jaw*), Stevens, Young.

Est aussi présent: M. W. E. Campbell, chef de la division du trafic, Commission des chemins de fer.

M. A. Routhier, C.R., département du procureur général, gouvernement provincial de Québec, est appelé et entendu comme représentant de ladite province. Il ne faut pas, prétend-il, empiéter sur les droits et obligations.

M. Routhier se retire.

M. I. Pitblado, K.C., Winnipeg, est appelé. Il représente la *Canadian National Millers Association* au nom de laquelle il lit un mémoire contenant des amendements proposés qu'il commente devant le Comité.

M. Pitblado se retire.

Le Comité suspend sa séance de six à neuf heures.

Le Comité reprend la séance à neuf heures, sous la présidence de sir Eugène Fiset, vice-président.

Membres présents: MM. Barber, Clark (*York-Sunbury*), Duffus, Edwards, Elliott (*Kindersley*), Fiset (*sir Eugène*), Grant, Hamilton, Hanson, Howden, Lockhart, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), McNiven (*Regina-City*), Mutch, O'Neill, Ross (*Moose-Jaw*), Stevens, Stewart, Young.

Est aussi présent: M. W. E. Campbell, chef de la division du trafic, Commission des chemins de fer.

M. C. A. Lahey, vice-président, *Quaker Oats Company*, Chicago, est appelé. Au regard du bill, il donne lecture d'un mémoire exposant le rôle joué au Canada par sa compagnie et il affirme que des tarifs non réglementés de transport par eau de la tête des Lacs porteraient préjudice aux intérêts de sa compagnie.

M. R. C. Cutting, directeur, *Quaker Oats Company,* Peterboro, Ontario, est appelé. Il complète les renseignements donnés par M. Lahey.

M. Lahey et M. Cutting se retirent.

M. Pitblado est rappelé pour témoigner de nouveau et pour être interrogé.

M. Pitblado se retire.

M. C. LaFerle, président, *The Canadian Industrial Traffic League,* est appelé. Il donne lecture d'un mémoire concernant la "Loi vicieuse" projetée.

M. LaFerle se retire.

M. J. Mayor, représentant *The Canadian Industrial Traffic League,* est appelé. Il expose plusieurs amendements proposés au bill.

M. LaFerle est rappelé pour être interrogé de nouveau.

M. LaFerle et M. Mayor se retirent.

M. C. Gowans, vice-président, Bourse des grains, Montréal, est appelé. Il préconise des modifications aux Parties II et V du bill.

M. Gowans se retire.

Le Comité s'ajourne au jeudi, 19 mai à 10 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,

JOHN T. DUN.

TÉMOIGNAGES

SALLE 277, CHAMBRE DES COMMUNES,

VENDREDI 13 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 h. 30 du matin, sous la présidence de sir Eugène Fiset, vice-président.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte.

Nous entendrons d'abord M. Charles J. Burchell qui représente les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, de même que la Commission de transport du *Board of Trade* maritime.

Mais avant de passer à l'audition des témoins, le colonel Vien a reçu de M. W. Leigh Brintnell, président de la *Mackenzie Air Service Limited,* une lettre ainsi conçue:

EDMONTON, ALBERTA, le 11 mai 1938.

CHER COLONEL VIEN,

Je suis arrivé à Ottawa trop tard pour assister à la séance du Comité faisant enquête sur la Loi des transports. J'ai lu la loi depuis et je veux profiter de cette occasion pour exprimer mon approbation du principe important qu'elle contient, de la part de la *Mackenzie Air Service.*

Je suis d'avis qu'il est absolument essentiel que l'aviation soit protégée comme dans tous les autres pays. Si la loi est interprétée largement par quelqu'un au fait des besoins de l'aviation, je crois qu'elle aura pour effet de faire surgir des sociétés puissantes dans le pays qui pourront donner au public le meilleur service et lui permettre d'acheter les plus récents et meilleurs modèles d'avions.

Votre tout dévoué,

MACKENZIE AIR SERVICE LIMITED,

Le président,

(Signé) W. LEIGH BRINTNELL.

CHARLES J. BURCHELL, avocat des gouvernements des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et de la Commission de transport du *Board of Trade* maritime, est appelé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Commencez, monsieur Burchell.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs du Comité: puis-je dire que je comparais au nom des gouvernements des provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard et aussi de la Commission de transport du *Board of Trade* des Maritimes. Une délégation m'accompagne; elle est formée du premier ministre de la Nouvelle-Ecosse, l'honorable Angus L. Macdonald; de l'honorable B. W. LePage, président du Conseil exécutif de l'île du Prince-Edouard; de M. R. E. Mutch, de l'île du Prince-Edouard; de M. J. W. Boulter, président de l'Association des producteurs de pommes de terre de l'île du Prince-Edouard; de M. J. D. McKenna, président de la Commission de transport du *Board of Trade* des Maritimes; de M. D. R. Turnbull, du ministère de l'Agriculture, d'Halifax; de M. E. E. Bryant, de la *Furness Withy Steamship Company;* de M. A. T. O'Leary, de l'*Interprovincial Steamship Company* et de M. G. C. Cunningham, du ministère de l'Agriculture, d'Halifax, Nouvelle-Ecosse.

J'ai un mémoire à vous soumettre que je vais vous lire. Ensuite, je demanderai au président et aux membres du Comité de permettre à cinq ou six membres de la délégation d'exposer certains aspects du mémoire, vu qu'ils sont spécialistes et connaissent mieux que moi ces sujets. Avec votre permission je lirai le mémoire que j'ai préparé, lequel a été soumis aux gouvernements des trois provinces qui l'ont approuvé.

MÉMOIRE CONCERNANT LE BILL 31 DE LA CHAMBRE DES COMMUNES DU CANADA, ÉMANANT DES GOUVERNEMENTS DES PROVINCES DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE, DU NOUVEAU-BRUNSWICK, DE L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD ET DE LA COMMISSION DE TRANSPORT DU BOARD OF TRADE DES MARITIMES.

La question du transport peu coûteux entre les provinces Maritimes et les provinces centrales offre une importance vitale aux habitants des provinces Maritimes.

Vu l'isolement de ces dernières du reste du Canada, le problème qui est peut-être le plus important pour leurs habitants est celui du transport. A moins qu'elles ne puissent obtenir le transport à bon compte pour leurs produits naturels et ouvrés, il leur sera impossible de trouver un débouché pour ceux-ci dans le centre du Canada. Ce n'est peut-être pas s'exprimer trop énergiquement si on dit que la prospérité future de ces provinces au sein de la Confédération est uniquement fonction de moyens de transport peu coûteux pour les marchés du Canada central.

Et, bien entendu, c'est particulièrement vrai à une époque de tarifs élevés telle que la nôtre. Les marchés mondiaux nous sont fermés dans une large mesure.

Les habitants de ces provinces ont gardé des souvenirs très désagréables des forts relèvements des taux de transport effectués entre 1912 et 1918, et qui s'élevèrent à environ 20 p. 100 de plus que les relèvements faits dans les autres parties du Canada pendant la même période. La commission Duncan trouva ces relèvements injustifiés et qu'ils avaient imposé un fardeau à leurs habitants auquel il fallait imputer dans une très grande mesure la stagnation des établissements de commerce et des entreprises fondés et ayant prospéré dans ces provinces avant 1912, d'après la base et l'échelle des taux à cette époque. La Loi des taux de transport dans les provinces Maritimes répara jusqu'à un certain point le tort qui leur avait été causé.

Les gouvernements des trois provinces Maritimes craignent que l'adoption du bill 31, dans la mesure où ses dispositions réglementent le transport par eau entre les provinces Maritimes, le Saint-Laurent et les Grands Lacs, ne fasse hausser les taux de transport par eau et par rail. Ils craignent aussi que si le transport par eau relève de la Commisison des chemins de fer, que les établissements de commerce et les entreprises fondés et ayant prospéré dans les provinces Maritimes, en comptant que le transport par eau serait toujours peu coûteux entre ces dernières et les provinces d'Ontario et de Québec, subiront encore une stagnation anormale, et l'essor commercial futur dans ces provinces y sera étouffé.

On a présenté l'an dernier au Sénat canadien un bill quelque peu semblable à celui-ci; c'était le bill "B" du Sénat. Bien que d'après ses termes le bill comprenait le transport entre les provinces Maritimes, le Saint-Laurent et les ports des Grands Lacs, le ministre des Transports a expliqué au comité du Sénat lors de l'étude du bill, que le besoin particulier de la réglementation du transport par eau s'appliquait de Montréal à la tête des Grands Lacs où les compagnies de navigation elles-mêmes demandaient la réglementation par l'Etat. Il dit de plus que cette demande n'existait pas à propos du transport par mer ou du transport entre les ports de l'océan ou des Lacs et qu'il n'y avait pas de

raison particulière pour que les dispositions de ce bill s'appliquassent à celui-ci. Voici un extrait des Témoignages du Comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports du Sénat:

> L'hon. M. HOWE: La première innovation dans le présent bill est la réglementation du transport par eau. Je puis dire que l'intention n'est pas de l'étendre au cabotage sur les deux océans. On ne la demande pas beaucoup et il n'y a pas de raison pour l'appliquer.
>
> Dans le premier bill présenté au Sénat l'an dernier, la réglementation s'appliquait au transport entre toutes les provinces.
>
> L'hon. M. BLACK: Pourquoi ne pas le mentionner dans le bill, monsieur Howe?
>
> L'hon. M. HOWE: La réglementation s'appliquera peut-être plus tard. Vous remarquerez que le bill est très souple; il faut nécessairement qu'il en soit ainsi. Ses dispositions sont applicables à toutes les eaux et à tout genre de navires que le gouverneur en conseil peut désigner. Je ne vois pas maintenant pourquoi on en exclut l'application aux deux océans, bien que je puisse dire que l'intention n'est pas d'appliquer le bill et qu'il ne s'appliquera ni à l'un ni à l'autre océan, à moins que les compagnies de navigation elles-mêmes ou bon nombre d'entre elles n'en manifestent le désir.
>
> L'hon. M. LAIRD: Avez-vous le pouvoir de l'appliquer ainsi?
>
> L'hon. M. HOWE: Oui, le bill nous confère cette prérogative, mais uniquement dans les eaux canadiennes.
>
> Le très hon. M. MEIGHEN: Vous proposez-vous de réglementer le transport entre les ports de l'océan et des Grands Lacs?
>
> L'hon. M. HOWE: Non, pas au début. Cette réglementation est nécessaire maintenant de Montréal à la tête des Grands Lacs, où il y a un énorme excédent de cales et où les taux varient jusqu'à 100 p. 100 dans l'espace de deux ou trois semaines.
>
> Les compagnies de navigation elles-mêmes demandent beaucoup cette réglementation sur les Grands Lacs. Je crois que vous entendrez des opinions contradictoires des voituriers sur ce point, mais vous constaterez, je crois—je l'ai constaté—qu'une majorité prédominante des compagnies de navigation veulent cette réglementation.—Vol. 1, page 2.

Bien que le bill "B" ait été soumis au Sénat l'an dernier, le Sénat convint unanimement, (*c*) En comité plénier, après que le Comité spécial eût fait rapport, avec l'approbation du ministre, que ses dispositions devaient être modifiées de façon à restreindre l'application du bill au transport entre les ports des Grands Lacs et du Saint-Laurent à l'ouest de la Pointe-au-Père.

De sorte que d'après le bill adopté par le comité plénier les provinces Maritimes furent soustraites à cette réglementation. Après l'adoption de la modification ci-haut, le bill entier fut rejeté par un vote majoritaire du Sénat.

Ainsi que le ministre l'a dit, la réglementation du transport entre Montréal ou la Pointe-au-Père jusqu'à la tête des Grands Lacs peut s'appuyer sur de bons motifs. A tout événement, certains amateurs l'estiment apparemment nécessaire à cause de la vive concurrence et du fait d'un excédent de navires sur les Grands Lacs.

Et nous n'avons rien à dire là-dessus; c'est aux intéressés ici à considérer la question.

Cependant, aucun motif n'a été avancé pour la réglementation du transport entre les ports des provinces Maritimes et ceux du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Les armateurs ne l'ont pas demandée et n'en veulent pas. Les expéditeurs n'en veulent certainement pas et les gouvernements des trois provinces Maritimes ne croient ni nécessaire ni bonne cette réglementation du transport.

Je crois pouvoir déclarer qu'en général, personne ne le désire dans les provinces Maritimes hors ceux qui ont des intérêts dans les chemins de fer.

L'unique raison que l'on puisse invoquer pour mettre la régie de ce transport dans les mains de la Commission des chemins de fer est que cette mesure amoindrira la concurrence avec les chemins de fer et permettra à ces derniers, qui font le transport entre ces ports, de hausser leurs tarifs de transport dans les mois d'été où le Saint-Laurent est ouvert à la navigation au niveau de celui imposé dans les mois d'hiver quand la navigation est fermée.

Les provinces Maritimes sont opposées à toute hausse des tarifs de chemins de fer facilitée par un contrôle artificiel de leurs moyens de transport par eau, comme le bill actuel le comporte.

SITUATION ACTUELLE

La situation actuelle est celle-ci:

1. Dès l'ouverture de la navigation sur le Saint-Laurent, et tant qu'elle reste ouverte, les chemins de fer imposent un tarif très réduit pour le transport de quantité de denrées, mais pas pour toutes, qui vont des provinces Maritimes aux ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs et vice versa.

2. Le tarif des chemins de fer en est un de concurrence avec le transport par eau; il échappe à la juridiction de la Commission des chemins de fer.

La loi des chemins de fer permet aux chemins de fer d'imposer à volonté leurs tarifs pour rencontrer la concurrence par eau; la commission n'y peut rien.

3. Admettons-le, le transport par eau est bien moins coûteux que par rail entre les provinces Maritimes et le Saint-Laurent et les Grands Lacs.

Plusieurs vapeurs font ce transport de façon régulière.

En sus du service régulier de transport, il est toujours possible de fréter un vapeur pour le transport des marchandises à l'occasion.

4. Dans la saison de navigation les chemins de fer détiennent présentement par des tarifs abaissés la grande majorité du trafic (le charbon excepté) entre les provinces Maritimes et les Grands Lacs et le Saint-Laurent et vice versa, et ce bien que d'ordinaire sept vapeurs au moins effectuent régulièrement ce transport, sans compter tous les caboteurs et les vapeurs spéciaux qui peuvent entrer en jeu.

Les tarifs par rail ne sont jamais aussi bas que par eau tout en les côtoyant de si près que la plupart des expéditeurs trouvent plus commode d'utiliser le rail que l'eau.

Si toutefois, les chemins de fer ne réduisaient pas leurs tarifs dans la saison de navigation, il est certain qu'une bonne portion du tonnage prendrait la route de l'eau au lieu de celle du rail.

Ce qui porte les expéditeurs à choisir entre le transport par rail et celui par eau est l'écart entre le tarif par rail et celui par eau. Si cet écart augmente, le trafic par eau dépassera celui par rail. Plus le tarif par rail se rapprochera de celui par eau, plus le rail sera utilisé.

Vu que tous les vaisseaux britanniqeus sont autorisés à faire le transport côtier au Canada, les provinces Maritimes sont présentement en mesure, au besoin, de noliser des vaisseaux de tous tonnages et de toute catégorie inscrits dans n'importe quelle partie de l'Empire britannique pour les fins de transport, tout aussi facilement qu'ils peuvent utiliser les vaisseaux inscrits au Canada.

Dans un mémoire déposé par la *Chamber of Shipping* du Royaume-Uni au nom du Transport maritime côtier au Conseil consultatif du Transport d'Angleterre, le 12 octobre 1936, on pouvait lire ceci:

Une enquête se poursuivait à l'époque en Angleterre; on y cherchait un moyen que l'on n'a pas encore mis à l'épreuve pour coordonner le transport par rail, par les routes et par eau. La *Chamber of Shipping* a déposé le rapport suivant qui vise l'Angleterre:

[M. C. J. Burchell, K.C.]

Le transport par eau est et doit demeurer le mode de transport le plus économique pour un volume considérable du trafic de l'intérieur. La négligence à bénéficier le plus possible des avantages économiques du transport côtier pour les marchandises expédiées en grosses quantités aurait pour effet de tourner au détriment des industries lourdes et du commerce d'exportation en particulier de même que de nombreuses autres catégories d'entreprises commerciales. Les avantages économiques du transport par eau furent admis par les pays du Continent où le transport côtier et fluvial s'est vu seconder à grands frais par tout un système très élaboré de liaison de cours d'eau communiquant avec la mer. Toutefois, ces avantages sont bien inférieurs à ceux que détient le Royaume-Uni grâce à sa longue ligne de côtes dentelées et de grands centres de population situés à proximité des ports. L'Etat a beaucoup dépensé et dépense encore beaucoup pour ces ports. Leur prospérité repose sur le commerce côtier aussi bien que sur le commerce étranger. Tout ralentissement du commerce côtier s'effectuerait aux dépens des ports et réduirait le chiffre de la main-d'œuvre sur les rives avoisinantes des ports.

On peut en dire autant des ports des provinces Maritimes. Ainsi, à Sydney, le ministère des Travaux publics est à compléter la construction, (à laquelle on travaille depuis trois ans), de nouveaux docks et entrepôts dont le coût dépasse $250,000. Ces docks et entrepôts ont pour objet primordial d'assurer le transport par eau entre Sydney et les ports du Saint-Laurent et les Grands Lacs, transport qui a augmenté considérablement ces cinq dernières années. On a beaucoup dépensé à d'autres ports des provinces Maritimes pour assurer ce transport. Une bonne partie de la main-d'œuvre des provinces Maritimes trouve sa subsistance dans la continuité du transport par eau et dans l'aménagement des ports pour assurer ce transport.

Le 13 novembre 1929, M. E. J. Foley, C.B., principal assistant secrétaire du service de la marine marchande du Board of Trade d'Angleterre, a témoigné comme suit devant la Commission royale du transport:

> ...il convient de se rappeler que l'existence d'un service maritime côtier efficace et satisfaisant est d'une importance manifeste, surtout en temps de guerre ou en cas d'urgence pour les besoins du pays. Le transport du charbon et d'autres denrées en vrac et d'autres d'un caractère général, et la répartition des denrées alimentaires déchargées aux grands ports et venant des transports océaniques à destination des ports du Royaume-Uni reposent sur le transport maritime côtier. Vu que la plupart des grandes villes du Royaume-Uni sont situées sur les bords de la mer ou à proximité, la répartition la plus libre, la plus souple et la plus économique des produits industriels, en même temps que les moyens de maintenir un gagne-pain à la population deviennent impossibles sans l'utilisation maximum du transport par mer le long des côtes.
>
> Pour cette raison le transport côtier ne doit pas se voir ennuyé outre mesure par le chemin de fer ou le camion, étant donné qu'en cas d'urgence les chemins de fer et la camion ne peuvent seuls faire face à la situation.

Il est également vrai pour le Canada et surtout pour les provinces Maritimes que le transport côtier ne doit pas se voir étrangler par le chemin de fer ou le camion.

CE QUE NE FAIT PAS LE PROJET DE LOI ACTUEL

Il ne vise pas à réglementer le transport par eau sur le Saint-Laurent ou les Grands Lacs ou celui en provenance de ces derniers et en provenance ou à destination des autres ports du monde. Les vaisseaux des Etats-Unis, de Terre-Neuve, de la Jamaïque ou d'Angleterre, ou en réalité de n'importe quel pays, si ce projet

de loi est adopté sous sa forme actuelle, pourraient transporter des produits naturels ou manufacturés en provenance de ces pays et à destination de Montréal ou des ports des Grands Lacs sans réglementation ni restrictions.

C'est un fait reconnu par tous les pays. Les vaisseaux de tous les pays peuvent du chef d'une convention internationale faire escale aux ports des autres pays pouvant recevoir les océaniques.—je ne dis pas les vaisseaux côtiers, mais les océaniques. Les vaisseaux de Terre-Neuve ne pourraient avoir à obéir à aucune restriction en pénétrant dans nos ports pour transporter du poisson originaire de Terre-Neuve sur le Saint-Laurent en concurrence avec les vaisseaux des provinces Maritimes. Ils ne peuvent avoir à subir aucunes restrictions.

La situation actuelle est à l'effet que si les chemins de fer élèvent leurs tarifs bien au delà de ceux du transport par eau, les expéditeurs des provinces Maritimes restent toujours libres de noliser les caboteurs à vapeur pour faire transporter leur marchandise en sus de la possibilité d'utiliser les services réguliers de vapeurs. Toutefois, ce projet de loi, à toutes fins pratiques, enlève le privilège de noliser les vapeurs ou de recourir aux caboteurs à vapeur pour le transport; et de cette façon les expéditeurs n'auront plus aucun recours si ne n'est d'acquitter les tarifs surélevés que pourront leur imposer les chemins de fer et les services réguliers de vapeurs avec la sanction de la Commission.

Le permis ne doit pas désigner seulement le vaisseau qui détient le permis mais aussi les ports entre lesquels ce vaisseau est autorisé à transporter des marchandises et la régularité des services à observer. Une fois le permis obtenu, son détenteur doit obéir aux clauses de la loi relative au tarif à exiger pour le transport des marchandises.

Les propriétaires de vaisseaux détenteurs de permis s'achemineront vers le monopole du chef des difficultés et des délais qu'entraînera l'obtention de permis pour d'autres vaisseaux, et parce qu'ils peuvent empêcher d'autres vaisseaux d'obtenir un permis s'ils peuvent prouver que de temps à autre il reste de l'espace libre sur leurs propres vaisseaux.

Toute tentative de contrôler artificiellement les tarifs de transport par eau par le recours à une Commission du transport est, nous semble-t-il, impraticable et absolument injuste pour les expéditeurs des provinces Maritimes.

Le projet de loi ne cherche pas à contrôler le transport par camion.

J'ai entendu le témoignage de M. Duncan hier; il m'a fort intéressé et porte sur ce que je me propose de dire.

La situation actuelle du transport dans les provinces centrales est telle que le camion a considérablement réduit le coût du transport de certaines marchandises entre les régions des provinces centrales. Cet état de choses crée des embarras sérieux pour le transport des denrées en provenance des provinces Maritimes et à destination des provinces centrales.

Ainsi il s'expédie chaque année plusieurs millions de boisseaux de pommes de terre des provinces Maritimes aux provinces centrales. Ces dernières années, pour tenir tête au camion, les chemins de fer ont réduit leurs tarifs pour le transport des pommes de terre originaires des provinces centrales. Les gouvernements de trois provinces Maritimes se sont alors adressées, en invoquant la Loi concernant les tarifs de transport maritimes, à la Commission des chemins de fer pour en obtenir une réduction correspondante en faveur des pommes de terre originaires des provinces Maritimes et expédiées dans l'Ontario et le Québec. Dans sa décision rendue le 3 janvier 1936, la Commission a refusé d'accéder à cette demande en s'appuyant sur ce que les chemins de fer avaient imposé ces tarifs après avoir constaté que les bas tarifs du camion, et non la réduction des tarifs des chemins de fer, avaient nui aux cultivateurs des provinces Maritimes.

Suit une citation de la décision du commissaire en chef, l'honorable M. Guthrie, partagée par les autres commissaires:

> A mon avis les requérants n'ont pas prouvé que les tarifs de concurrence sur les pommes de terre, ce qui constituait le sujet de leur demande,

ont supprimé ou amoindri les avantages que donnait aux expéditeurs des provinces Maritimes la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, laquelle favorise les particuliers ou les industries se trouvant en dehors de la zone privilégiée. Les preuves qu'ont apportées les diverses parties représentées me convainquent, quant aux expéditions de pommes de terre en l'Ontario, que toute la difficulté provient de la concurrence entre les auto-camions et les chemins de fer. Dans l'Ontario, les expéditions par rail de pommes de terre à divers endroits de la même province sont devenues quantités presque négligeables alors que les expéditions par auto-camions augmentent continuellement. Les tarifs de concurrence que les chemins de fer ont établis n'ont affecté en rien les expéditions de pommes de terre des provinces Maritimes à différents endroits de l'Ontario. L'annulation de ces tarifs n'améliorerait pas la situation des expéditeurs de ces provinces; elle ne servirait qu'à priver les chemins de fer de la part minime de ce transport qu'ils ont pu garder, même au moyen d'une réduction substantielle de leurs tarifs.

Je puis dire que la cause fut, par la suite, portée devant la Cour suprême du Canada qui maintint la décision.

Il y a, dans les provinces Maritimes, plusieurs milliers de cultivateurs qui tirent leur subsistance de ce trafic. La preuve faite dans la cause en question démontre qu'au Nouveau-Brunswick, 10,000 fermiers cultivent les pommes de terre et, qu'en certaines années, cette province exporte dans les provinces du centre jusqu'à 90 p. 100 de sa récolte. L'île du Prince-Edouard, d'habitude, exporte de 50 à 75 p. 100 de ses pommes de terre dans les provinces du centre.

La seule méthode accessible aux expéditeurs de pommes de terre pour surmonter le désavantage que leur cause le tarif réduit des auto-camions dans les provinces du centre, consiste à se servir du transport à bon marché que font les bateaux ou d'obtenir des chemins de fer des tarifs aussi bas pour expédier des provinces Maritimes aux marchés des provinces du centre. Tout relèvement des tarifs qui tendrait à compromettre leur situation aurait des répercussions excessivement graves.

M. Boulter vous en parlera et vous dira l'importance qu'il y a de ne pas interrompre les expéditions de pommes de terre de l'île du Prince-Edouard.

Permettez-moi de laisser un instant mon mémoire de côté pour vous dire un mot de notre premier ministre qui est ici, avec nous, aujourd'hui. Il a prononcé un discours à Toronto cette semaine et quelques-uns d'entre vous ont dû l'entendre. Je souhaiterais qu'il répète ce discours devant le Comité parce qu'il cadre parfaitement avec mon exposé. Prenant l'année 1931, parce que c'est une année appropriée pour laquelle il possède tous les faits, et quoiqu'il me dise que les chiffres seraient plus renversants s'il s'était servi de ceux de l'an dernier, il a souligné que du fait des industries protégées—il parlait de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ontario—la province d'Ontario obtient $50,000,000 à cause de la protection que les tarifs accordent.

M. Edwards:

D. Bien entendu, c'est une chose problématique.—R. Il a fait remarquer que la province de Québec obtenait $30,000,000. Ces chiffres il les a cités après une étude approfondie. D'un autre côté, la Nouvelle-Ecosse, défalcation faite des avantages qu'elle peut retirer des tarifs, perd près de $4,500,000.

Voilà les chiffres qu'il a donnés mais ils n'exposent qu'une partie des faits. Voici l'autre partie: la valeur globale pour 1936, de la récolte de pommes de terre dans les provinces Maritimes, suivant l'Annuaire du Canada, était de $11,567,000, et permettez-moi de vous dire que c'est notre récolte la plus importante et la seule que nous puissions convertir immédiatement en argent liquide,

exception faite de la récolte des pommes qui, naturellement se monte à beaucoup moins. Elle représente environ 25 p. 100 de la récolte des pommes de terre.

En 1921, la dernière année où nos pommes de terre entraient en franchise aux Etats-Unis, les exportations canadiennes, principalement des provinces Maritimes, se chiffraient à $8,000,000.

La valeur totale de la récolte de 1936 était de $11,567,000. Nos exportations du Canada, en la dernière année où le marché américain nous était encore accessible, s'élevaient à environ $8,000,000.

En 1926, la dernière année où nous pouvions exporter librement à Cuba, la valeur totale était de $3,900,000. Ainsi, les exportations aux Etats-Unis et à Cuba, en ces dernières années où nous avions le libre accès à ces pays représentaient le double de la valeur de notre production dans les provinces Maritimes. Naturellement nous pouvons accroître ce montant presque autant que nous le voulons.

Maintenant, depuis que la folie des tarifs s'est emparée du monde entier, nous n'avons plus, dans aucun pays étranger, de marché pour les pommes de terre comestibles. Nous avons développé une certaine demande pour les pommes de terre de semence, mais nous n'avons plus de marchés du tout pour y écouler les pommes de terre comestibles. Ainsi donc quand les Etats-Unis, en 1921, et Cuba, en 1926, interdirent l'entrée du pays à nos pommes de terre, les provinces centrales représentaient le seul marché qui restait aux provinces Maritimes. Ce sont les tarifs qui nous ont forcés à nous emparer de ce marché; nous n'en avions plus d'autres.

Il y a trois ans il m'a été donné d'étudier à fond cette question des pommes de terre et je veux déclarer ici que je salue bien bas les fermiers de l'île du Prince-Edouard. En 1921, quand le marché américain leur fut interdit, ils se présentèrent à Ottawa et, de concert avec le ministère de l'Agriculture, ils créèrent une pomme de terre convenable pour ce marché. Ils ont aussi établi et développé un système splendide de classement et de mise sur le marché et il en résulte qu'aujourd'hui ils peuvent obtenir, par sac, 25 c. de plus que le prix courant des pommes de terre d'Ontario ou de Québec. Je crois que c'est bien le chiffre. La prime est-elle de 25 c. le sac, monsieur Boulter?

M. BOULTER: Cela varie chaque année suivant la qualité des pommes de terre.

Le TÉMOIN: En tout cas vous l'expliquerez au Comité. Cette année-là c'était approximativement 25 c. Bien entendu le Nouveau-Brunswick a emboîté le pas et voici où je veux en venir: à cause des tarifs élevés que nous avons établis nous-mêmes pour empêcher d'autres marchandisses d'entrer au Canada, nous nous sommes vu fermer les marchés où s'écoulaient nos pommes de terre, et nous avons été forcés de nous emparer des marchés des provinces centrales. Maintenant, nous ne voulons pas que la réglementation des bateaux nous ferme de ces nouveaux marchés et nous craignons fortement que ce soit le résultat si ce bill est adopté.

Et je n'ai pas tout exposé, car nous avons découvert un marché splendide pour l'écoulement des pommes de terre de semence. Je ne veux pas trop m'étendre sur ce sujet. A Cuba il se cultive des bonnes pommes de terre, mais elles ne conviennent pas aux semences, alors ce pays est obligé d'en importer. L'île du Prince-Edouard, particulièrement, et le Nouveau-Brunswick fournissent les pommes de terre de semence à toute la région côtière. A ce sujet le Nouveau-Brunswick a accompli quelque chose de très avantageux. Lorsque M. Cunningham se rendit en Amérique du Sud, il réussit à vendre des pommes de terre de semence à l'Uruguay et au Brésil pour un million et demi de dollars. Ainsi nous pénétrons dans les marchés extérieurs grâce à une pomme de terre de semence certifiée qui est l'égale des autres dans le monde entier.

[M. C. J. Burchell, K.C.]

Mais aujourd'hui nous nous fions entièrement sur les marchés intérieurs et, s'ils nous sont fermés, l'île du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick seront gravement atteints.

Ce que je viens de vous dire sur les pommes de terre s'applique aussi à la concurrence des auto-camions. On vous a parlé, hier, des tarifs réduits, de la réduction sensationnelle que les chemins de fer ont effectuée dans leurs tarifs en Ontario afin de faire face à la concurrence des camions. Je puis vous assurer que dans les provinces Maritimes nous n'avons pas eu de ces réductions qu'a signalées M. Duncan. Cela nous cause un préjudice grave vu que nous faisons concurrence avec d'autres produits que nous expédions de nos provinces, et nous en expédions bien d'autres, à part les pommes de terre. Si nous ne pouvons faire nos expéditions par eau, ce qui est notre mode de transport le meilleur marché, nous serons en mauvaise posture.

M. Howden:

D. Monsieur le président, je voudrais demander au témoin s'il ne pense pas que ce bill est destiné à faire réduire les tarifs de transport plutôt qu'à les faire augmenter. Ne constituerait-il pas, tel qu'il est, un tour de passe-passe pour permettre aux chemins de fer de réduire leurs tarifs plutôt que pour permettre aux autres d'augmenter les leurs?—R. Je vous répondrai non, sans ambages.

M. McIvor:

D. Vous croyez que c'est le contraire?—R. Nous croyons que c'est le contraire. Ce bill mettra des entraves aux transactions des compagnies de navigation. Le transport par vapeur, pour un grand nombre de produits, coûte la moitié du transport par rail. Les chemins de fer ne peuvent concurrencer les transports par eau si on laisse toute latitude à ces derniers.

Ce qui s'applique aux pommes de terre concerne aussi bon nombre d'autres produits qui s'expédient des provinces Maritimes aux provinces du centre et qui concurrencent d'autres produits semblables ouvrés dans les provinces centrales qui jouissent de l'avantage du transport à bon marché par les auto-camions. Ces auto-camions ne sont pas assujettis aux dispositions du présent bill.

Nous faisons remarquer que le gouvernement fédéral commettrait une injustice à l'égard des provinces Maritimes en réglementant leurs organismes qui transportent, par eau, les produits de ces dernières provinces jusqu'aux marchés du centre du Canada, alors que la concurrence des auto-camions, dans les autres parties du pays, ne serait assujettie à aucune réglementation.

L'article 2 (*h*) du bill 31 exempte de la réglementation les bateaux jaugeant 150 tonnes brutes. Cette exemption peut valoir quelque chose pour la région des Grands Lacs; mais elle ne peut être d'aucune utilité quant aux bâtiments qui naviguent entre les provinces Maritimes et les ports du Saint-Laurent. Les bâtiments de moins de 150 tonnes sont trop petits pour être de quelque utilité lors d'un tel trajet.

Pour vous démontrer les répercussions profondes du présent bill, nous vous dirons qu'une grande quantité de marchandises venant d'outre-mer, en particulier d'Extrême-Orient, arrivent par vapeurs à Halifax ou à Saint-Jean, sont débarquées à ces ports et transbordées, par rail ou par eau, à des ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Ces marchandises sont transportées en vertu de connaissements directs et les transports océaniques payent les frais d'expédition, d'Halifax ou de Saint-Jean aux ports du Saint-Laurent ou des Grands Lacs.

M. Bryant vous donnera quelques détails là-dessus mais en matière de contraste réel, 102 navires venant d'Extrême-Orient et chargés de marchandises destinées au transbordement ont accosté à Halifax.

Les ententes quant aux tarifs doivent se faire plusieurs mois et, quelquefois même, une année d'avance. Elles se font à Londres, à Bombay, à Singapour ou à d'autres endroits.

Une forte quantité de ces marchandises est ainsi transbordée, d'Halifax et de Saint-Jean, à Montréal et aux ports des Grands Lacs. Si on tente, en quoi que ce soit, d'enlever aux compagnies de navigation et aux armateurs le privilège de négocier et d'établir des tarifs définitifs sur ces marchandises d'Halifax et de Saint-Jean à des ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs, ou bien de rendre obligatoire le transport de ces marchandises par des bateaux patentés, il peut en résulter qu'une grande partie de ce transport sera détourné des ports maritimes, vu qu'il est indispensable que le tarif direct établi au port d'expédition,—ce peut être Londres ou un port d'Extrême-Orient,—reste le même.

Au sujet de ce transport, un très grand nombre de navires font escale à Halifax ou à Saint-Jean et, dans l'intérêt de ces deux ports, il est très important qu'on ne fasse rien qui ne détourne ces expéditions au profit des ports américains, là où elles se rendaient auparavant et où elles retourneraient encore si on imposait à ce genre de transport des entraves comme celles que constituent les dispositions du présent bill. Ce bill ne s'appliquerait pas au transbordement des ports américains aux ports des Grands Lacs.

Il faut aussi remarquer que si le navire qui transporte des marchandises d'outre-mer à Halifax et à Saint-Jean poursuit son voyage jusqu'à Québec ou Montréal sans transborder ces marchandises, il échappe à l'opération de la loi. Il est donc tout à fait injuste pour les Maritimes qu'advenant un transbordement à Halifax ou à Saint-Jean, la loi devient applicable à la cargaison ainsi transbordée.

Ce n'est là qu'un exemple parmi bien d'autres qu'on peut donner pour montrer l'impossibilité pratique d'essayer à réglementer les taux de transport de marchandises allant des ports des provinces Maritimes aux ports des Grands Lacs ou à contrôler ce trafic par un système de permis; et le tort qui en résulterait pour les Maritimes.

Pour cette raison, entre autres, les gouvernements des provinces de Nouvelle-Ecosse, de Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard et la Commission de transport de la Chambre de commerce des Maritimes demandent respectueusement que l'on amende le présent bill afin que le transport par eau, dans les deux sens, entre les Maritimes et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs, soit exclus de ses dispositions.

Dans mon mémoire, je n'ai rien dit des taxes convenues. Le Comité a entendu, je présume, tout ce qui peut se dire sur ce point.

M. Edwards:

D. Vous opposez-vous au principe des taxes convenues?—R. Il ne me semble pas juste de mettre entre les mains des compagnies de chemin de fer, qui exploitent douze mois par année, le pouvoir de faire des ententes avec les expéditeurs pour toute l'année et d'employer ce pouvoir contre les compagnies de navigation des Grands Lacs qui ne peuvent opérer que sept mois par année. Les compagnies de navigation ne peuvent pas faire des arrangements de douze mois par année, mais les chemins de fer le peuvent.

Si les chemins de fer font des arrangements avec un ou deux des grands expéditeurs pour transporter toutes leurs marchandises toute l'année par rail et pour ne rien expédier par eau, nous craignons que les navires actuels ne puissent continuer leurs opérations. Nos craintes peuvent être justifiées ou ne pas l'être. Sans doute, si cela se produisait, il ne se construirait pas de nouveaux navires. Cela voudrait dire que les chemins de fer concluraient un accord avec un ou deux des grands expéditeurs, pour le transport de leurs marchandises, accord qui pourrait être rédigé de manière que le transport par eau soit peu profitable, et si les navires actuels perdent leur commerce, aucun nouveau vaisseau ne sera mis en service, et les tarifs monteront. Mais on en a parlé. C'est le seul point que je voulais mentionner.

[M. C. J. Burchell, K.C.]

D. Si les compagnies de l'Ontario et du Québec expédiaient leurs marchandises aux provinces Maritimes port payé, qu'en résulterait-il pour les acheteurs des provinces Maritimes? De cette manière, les expéditeurs sont libres de convenir d'une taxe avec les compagnies de chemins de fer, et en présumant que cette taxe soit basse, est-ce que le consommateur n'aurait pas ses marchandises à meilleur marché, car en définitive c'est le client qui paye le transport?—R. Peut-être. J'avoue que je n'ai pas examiné la question. Je n'ai pas étudié ces taxes convenues de bien près. Je voulais simplement mentionner ce point mis en lumière dans le mémoire de monsieur Campbell. Je pourrait peut-être mentionner une autre question que monsieur Campbell a indiquée. Sans doute, je suggère que l'application de ce bill soit restreinte au transport des marchandises ou des colis entre les bords du Saint-Laurent et des Grands Lacs. On dira qu'il n'est pas juste de rendre une loi fédérale applicable à une seule partie du pays, comme la région des Grands Lacs ou celle du Saint-Laurent. Mais je dirai qu'il y a un précédent bien établi. Monsieur Campbell en a parlé lorsqu'il a fait allusion à l'accord de navigation de la communauté britannique. Cet accord fut signé par le Royaume-Uni et par tous les dominions, en 1931, à l'époque du statut de Westminster, et en vertu de cet accord, les différentes parties du consortium britannique ont convenu d'avoir des lois uniformes et d'accorder le privilège du cabotage à tous les autres pays du Commonwealth. C'est d'après cet accord qu'aujourd'hui les navires britanniques peuvent pratiquer le cabotage au Canada, et que les navires canadiens peuvent en faire autant en Australie et ainsi de suite. On s'entendit aussi sur d'autres questions. Cet accord fut approuvé à la Conférence impériale de 1930. J'ai par devers moi un compte rendu de cette conférence. Voici le rapport de la conférence sur la marine marchande. On était alors à approuver le rapport du comité de 1929 sur la marine marchande. A la page 25 on lit:

> Le Canada, en signant l'accord, se réservera le droit de déclarer la mesure, s'il y en a une, dans laquelle les dispositions de l'accord, autres que celles de la Partie 1, ne devront s'appliquer aux navires qui naviguent sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord.

Voilà une reconnaissance par le Royaume-Uni et par toutes les nations de la communauté britannique du fait que les Grands Lacs et le Saint-Laurent constituent un océan distinct et ont droit d'être régis par des lois différentes de celles du reste de l'Empire britannique. Si, par exemple vous voulez déclarer qu'aucun navire britannique n'aura la permission de pratiquer le cabotage sur les Grands Lacs, vous pouvez le faire. Dans les circonstances, je ne vois pas pourquoi le parlement du Canada hésiterait à adopter une loi applicable aux Grands Lacs seulement.

D. Les armateurs des Grands Lacs s'opposent tout autant que vous à cette loi?—R. Je le crois. Ce n'est pas ce qui m'occupe. S'ils veulent s'y opposer, nous n'avons rien à y voir. S'ils veulent une réglementation, cela ne nous regarde pas. Si nous envoyons des navires caboter entre les ports des Grands Lacs, il leur faudra des permis. Si ce comité veut recommander que le bill soit restreint aux Grands Lacs, comme on le voulait tout d'abord, d'après la déclaration du ministre, je n'y vois pas d'inconvénient, car je ferai remarquer que les Grands Lacs sont reconnus comme constituant un océan distinct et sont considérés comme tel par toutes les nations.

L'hon. M. Stevens:

D. Monsieur le président, je voudrais poser une ou deux questions à monsieur Burchill pour élucider quelques points de son mémoire. Avant les questions formelles, je voudrais lui poser une question préliminaire. D'après votre mémoire, vous prétendez avoir certains avantages naturels ou géographiques, pendant

la saison de navigation, avantage que vous désirez préserver intacts. Par exemple, l'expéditeur actuel de 500 tonnes de pommes de terre bénéficie non seulement des cales de navires canadiens qui se trouvent libres, mais aussi de l'espace disponible des navires britanniques—R. Tout juste.

D. Un navire britannique, par exemple, peut arriver à Halifax avec une cargaison partielle pour cet endroit et une autre parties de cargaison pour Toronto. L'expéditeur maritime peut d'avance louer cet espace disponible et charger ces marchandises à Halifax, Saint-Jean ou tout autre endroit, à destination de Toronto?—R. Très bien.

D. Alors prétendez-vous que si ce bill passe et si l'on impose les permis, le mécanisme dont on se sert habituellement pour accorder des chartes serait inopérant et impraticable?—R. C'est cela.

D. Un autre point que je désire souligner et élicider, c'est celui-ci: dans l'industrie de la navigation, on passe habituellement des contrats rapidement signés pour la location des cales. Un expéditeur peut passer un contrat pour louer de l'espace dans 24 heures?—R. On le fait parfois à trois heures d'avis.

D. A son avantage?—R. Oui.

D. Et cet avantage serait entièremetnnt perdu s'il fallait traiter avec les navires patentés seulement?—R. Complètement perdu.

D. Il n'y a pas de doute dans votre esprit là-dessus?—R. Complètement perdu.

M. Young:

D. Monsieur le président, à la page 4 du mémoire, paragraphe 2, à propos du bill présenté au sénat l'an dernier, on mentionne un certain amendement. Le paragraphe fini par ces mots: "Cet amendement une fois présenté, le vote majoritaire du sénat rejeta tout le bill. Cela semble impliquer que le bill fut rejeté à cause de cet amendement?—R. Oh! je ne le crois pas.

D. Vous ne voulez pas créer cette impression?—R. Non. Je crois que tout le bill aurait été rejeté. Nous avons comparu devant le comité du Sénat, et par un vote serré de douze à treize, je crois qu'on accepta le bill. On supprimait le trafic local, mais on admettait le trafic entre les maritimes et les Grands Lacs. C'était compris dans le bill. On le rapporta ainsi, et le comité plénier, avec l'essentiment unanime du Sénat, modifia cette clause, sur motion de l'honorable M. Dandurand. Ainsi, nous nous trouvions complètement soustraits à la loi, qui ne s'appliquait qu'aux Grands Lacs et au Saint-Laurent. Vancouver était éliminé. Le trafic entre Vancouver et la côte de l'Atlantique était complètement soustrait au bill.

M. Young:

D. Monsieur Burchell, vous ne vouliez pas tirer cette conclusion?—R. Absolument pas.

M. Hamilton:

D. A la page 18 de votre mémoire, le deuxième paragraphe se lit ainsi:

> Nous croyons qu'il serait tout à fait injuste pour les provinces Maritimes que le gouvernement fédéral contrôle leurs moyens de transport par eau vers les marchés du Canada central en laissant incontrôlée la concurrence des camions automobiles dans les autres parties du Canada.

Si les camions automobiles étaient assujettis à la loi, cela ne supprimerait pas votre principale objection contre la situation qui existe dans les Maritimes? —R. Oh! non. Ce n'est là qu'un argument accessoire. Ce serait très bien que les camions automobiles fussent sujets à la loi, pour que nous soyons tous sur le même pied. Il pourrait y avoir là un élément d'équité. Cela répondrait à

l'argument que je viens de formuler, et cela supprimerait toute une série de difficultés. Par exemple, les pommes de terre font des trajets de 200 à 300 milles à des prix très bas. En les transportant, nous subissons la concurrence des camions. Nous expédions une forte quantité de pommes de terre par eau. Là où autrefois nous soutenions la concurrence du rail, il nous faut aujourd'hui nous pourvoir contre celle du camion automobile, et les taux sont très bas. Par exemple, pour le transport des pommes de terre sur une distance de 300 milles, le tarif ontarien est bien inférieur à celui des provinces Maritimes. Et à moins que nous n'ayons le transport à bon marché par eau ou des prix comparablement peu élevés par rail, pour nous permettre d'expédier ces pommes de terre, nous serons en mauvaise posture.

D. Cela n'aurait aucun effet, sans doute, sur la concurrence faite aux navires des Maritimes par ceux du Royaume-Uni.—R. Oh! non. Nous ne nous opposons pas à ce que les navires britanniques circulent chez nous, car ils nous donnent des prix plus avantageux.

D. Ils ne seraient pas sujets aux dispositions de cette loi concernant les permis?—R. Oh! oui, c'est un des points que M. Campbell a soulevés. Il en a parlé l'autre jour. Il a mentionné, je crois, qu'en vertu du *British Commonwealth Shipping Agreement*, il fut convenu que tous les navires d'inspection britannique auraient les mêmes droits que nos propres navires de faire du cabotage au Canada. Le Canada signa cette convention en 1931 et M. Campbell souleva le point que j'ai mentionné; il dit que les dispositions de ce projet de loi constituent une intervention relativement à cet accord; car les navires britanniques ne pourraient entreprendre le commerce disons entre Halifax et les Grands Lacs sans obtenir un permis, et il suggéra que les permis fussent donnés d'abord à nos propres navires seulement. Telle n'était pas l'intention de la Convention relative à la marine marchande du Commonwealth britannique. Je vais vous lire cette clause:

> Partie 4, article 11. Tout en reconnaissant à chaque partie du Commonwealth britannique des pouvoirs discrétionnaires sur son propre cabotage, il est convenu que toute loi ou règle éventuellement en vigueur à cette fin accordera à tous les navires immatriculés dans le Commonwealth britannique le même traitement en tous points qu'aux navires immatriculés dans cette Partie, et un traitement non inférieur en quoi que ce soit à celui dont jouissent les navires d'un pays étranger quelconque.

En vertu de cette clause les navires dont les propriétaires sont en Angleterre ou en Australie ont les mêmes droits de se livrer au commerce de cabotage au Canada que nos propres navires. M. Campbell suggère que cette disposition concernant les permis est contraire à l'intention de cette convention.

L'hon. M. Stevens:

D. Vous répétez simplement ce qui existe depuis bien longtemps.—R. C'est vrai et la pratique a toujours été maintenue. Et lorsque la convention relative à la marine marchande était en voie d'une nouvelle rédaction, en 1929, cette clause fut maintenue afin de permettre aux navires britanniques de se livrer au commerce de cabotage en ce pays. Il s'agit ici d'une convention de cinq ans expirant en 1936 et qui se renouvelle automatiquement à moins d'avis d'annulation de la part d'un des dominions.

Le VICE-PRÉSIDENT: Qui est votre témoin suivant?

Le TÉMOIN: Je vais demander à M. McKenna, président de la Commission de transport du *Board of Trade* des provinces Maritimes de vous présenter un exposé très court.

Monsieur le président, je vous remercie de votre attention.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci. Nous appellerons maintenant M. McKenna.

M. JAMES MCKENNA, président de la Commission de transport du *Board of Trade* des provinces Maritimes, Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité: Je m'efforcerai d'être bref. Vous avez entendu les remarques de M. Burchell. Je représente la Commission de transport du *Board of Trade* des provinces Maritimes, un organisme représentant la Nouvelle-Ecosse, l'île du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick, travaillant en intime coopération avec les gouvernements des provinces Maritimes et chargé de la surveillance des tarifs de transport en tant qu'ils s'appliquent aux provinces Maritimes.

Les trois provinces Maritimes sont opposées en principe au présent bill parce que s'il devient en vigueur il détruira virtuellement la position géographique des provinces Maritimes ainsi que les avantages dont nous jouissons en vertu de notre situation sur la mer. Et je dois dire que nous prenons cette attitude non seulement au sujet de notre propre littoral mais aussi au sujet de l'application de ce bill aux ports du Pacifique. L'année dernière, lorsque cette mesure fut proposée, on nous a dit qu'elle était inspirée par les gens intéressés à la navigation sur les lacs qui désiraient faire disparaître certaines conditions chaotiques qui y existaient. A cela nulle objection de notre part. Mais, cependant, nous étions opposés à l'application d'aucun de ses principes aux provinces Maritimes sans que la demande n'en vienne de ces dernières ou des armateurs de ces provinces. Nous nous sommes opposés à l'idée d'appliquer cette loi à notre région. Nous jugions cette loi inutile et préjudiciable aux intérêts des provinces Maritimes. Et ainsi que M. Burchill l'a fait observer, les remarques de M. Howe étaient à l'effet que le principe ne serait pas applicable aux provinces Maritimes tant que les armateurs de ces provinces ne seraient pas en faveur de cette mesure. Maintenant, au lieu de l'appui des provinces Maritimes en faveur des principes de ce bill il y a une forte opposition à ce bill provenant de trois provinces ainsi que des armateurs qui y sont domiciliés.

Monsieur le président, si l'on veut bien me pardonner de retourner à l'histoire ancienne,—je serai bref,—je rappellerai que le gouvernement du Dominion décida dans sa sagesse de construire une flotte sur les Grands Lacs et, à cette époque, sir Clifford Sifton dit que tout le crédit du Canada devait appuyer un effort de ce genre. Cette flotte a été construite et de temps à autre des règlements ont été établis dans le but de conserver à la flotte en service sur les Grands Lacs certains privilèges qui sont assurés à la marine marchande des Etats-Unis. Une autre mesure du même genre ayant pour effet de renforcer la marine marchande au Canada a été la préférence de 10 p. 100 accordée sous le régime du tarif de préférence britannique sur les marchandises débarquées à des ports canadiens; et pendant quelques années des mesures furent appliquées à la marine marchande canadienne qui étaient virtuellement semblables à celles qui avaient été adoptées aux Etats-Unis dans le but de protéger la marine marchande américaine.

Maintenant, il me semble que vous avez là toute la politique des gouvernements canadiens jusqu'en 1902; créer une marine marchande canadienne. A la lumière de ce qui précède nous semblerions rétrograder en adoptant une mesure qui restreindra les progrès de la marine marchande canadienne en tant que les ports maritimes sont concernés. Dans les provinces Maritimes nous jouissons de tarifs beaucoup plus bas que par le passé vu le fait que le transport par eau a été régulièrement institué pendant la saison d'été. Je crois qu'une seule ligne,—la ligne Warren,—fait le service des ports d'Halifax et de Saint-Jean aux ports des Grands Lacs, de sorte que le volume du trafic qui s'y fait n'est pas considérable. Cependant, l'effet proluit par la mise en service de ces navires, surtout pour les intérêts de la pêche et de l'agriculture et certains intérêts industriels dans les provinces Maritimes, est très marqué. Quand je vous dis que le tarif sur un baril de farine provenant du haut Canada a été réduit d'environ $1.20 à 60 c. le baril sur le transport par eau et qu'une égale réduction a été effectuée relativement aux

provendes et rebuts de meuneries, vous vous rendrez compte que la disparition de cette concurrence, pour les cultivateurs du moins, constituerait un grand désavantage. Prenez la question des produits du poisson. De ce côté nous jouissons d'un certain tarif peu élevé à cause du fait que les produits du poisson des provinces Maritimes peuvent être expédiés en Colombie-Britannique et dans le haut Canada pendant les mois d'été par eau; et lorsque vous considérez que le commerce de poisson des provinces Maritimes se fait en concurrence ouverte avec les autres pays du monde,—la concurrence existe avec le Japon, la Norvège et la Suède,—lorsque vous avez cela à l'esprit, je crois que vous serez d'accord avec moi qu'en tant que le commerce domestique de notre pays est concerné il est de la plus haute importance que les tarifs de transport soient maintenus à un chiffre aussi bas que possible. Mes renseignements, obtenus d'une des plus importantes conserveries de poisson dans tout l'Empire britannique, veulent que le tarif sur une expédition de poisson des provinces Maritimes à Montréal soit plus élevé que celui de la Norvège à Montréal. Et le tarif japonais est certainement inférieur au nôtre vu le fait que les navires japonais viennent ici prendre des cargaisons de ferraille et le reste et exigent des taux très bas sur les denrées qui entrent de plus en plus au Canada chaque année et font concurrence avec l'industrie du homard et les autres industries des provinces Maritimes.

M. McIvor:

D. Ce tarif japonais est-il dû à la guerre ou est-ce une condition régulière? —R. Non; c'est le tarif régulier.

Il y a plusieurs autres désavantages mais je ne puis vous demander plus de temps; cependant, il y en a plusieurs autres et cela augmente le nombre des difficultés confrontant le commerce du poisson, surtout le commerce des conserves de poisson des provinces Maritimes.

Voici où je veux en venir, monsieur le président: Il n'y a aucune restriction sur le commerce des navires norvégiens d'assez petites dimensions pour débarquer leurs marchandises à Montréal, Toronto et autres ports des Grands Lacs. Ils peuvent en agir ainsi sous la loi internationale et il ne peut y avoir de restriction. Même s'il y en avait, cela serait un nouveau sujet de friction, outre le mouvement de nos propres navires au Canada; alors je dis que c'est simplement un autre désavantage à ajouter à l'industrie de la pêche dans les provinces Maritimes.

Nous estimons que ce bill aurait pour effet au point de vue pratique de viser à transplanter les provinces Maritimes quelque part part en Saskachewan.

M. YOUNG: Ce serait un bon endroit pour elles.

Le TÉMOIN: Pour la Saskatchewan, oui; mais pas pour nous.

Je n'ai rien d'autre à ajouter. Je ne veux pas prendre tout le temps du Comité, mais voici un point sur lequel je désire appuyer. Comme le ministre a déclaré l'année dernière qu'il ne serait rien fait en vue d'amener les provinces Maritimes sous le régime de ce bill, à moins d'une demande des armateurs de ces provinces, je vous affirme que cette demande n'existe pas, mais, au contraire, l'opposition est unanime. Les gouvernements de ces trois provinces approuvent cette opposition. Tout le monde est opposé à ce bill. Les armateurs des provinces Maritimes y sont opposés et les intérêts industriels sont certainement opposés au bill dont l'effet ferait qu'augmenter les tarifs de transport et détruire les privilèges dont nous jouissons en vertu de notre position géographique dans les limites des provinces Maritimes.

Cependant, nous ne nous opposons pas à toute réglementation sur les Grands Lacs. Nous agréons cette partie du bill qui a trait au réseau Grands-Lacs-Saint-Laurent. Si les intéressés désirent une réglementation, c'est leur affaire et non la nôtre. Mais je parle au nom des provinces Maritimes et nous sommes opposés au principe du bill. Nous estimons qu'il ne fera aucun bien et qu'il

lèsera gravement les intérêts des provinces Maritimes du Canada et nuira certainement aux armateurs du pays. Et je crois, monsieur le président, qu'il n'est que juste de signaler qu'à notre avis l'importance de la marine marchande canadienne est telle qu'on devrait l'encourager au lieu de la décourager et ce serait une très belle affaire si nos ports océaniques devaient recevoir le même encouragement qu'il a été donné aux flottes des Grands Lacs à partir de 1902. Nous apprécions à sa pleine mesure l'avantage dont l'Ouest a joui grâce au développement et au maintien de cette splendide flotte de navires qui ont desservi cette importante partie de notre pays. Je suis né sur la mer et j'envisage que ce serait un excellent actif pour le Canada si comme par le passé le pavillon de la marine marchande du Canada était admiré sur les sept mers du monde.

Merci.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, M. Burchell. Qui est votre autre témoin?

M. BURCHELL: Je vais appeler M. J. W. Boulter, de l'île du Prince-Edouard.

J. W. BOULTER, gérant de la *Prince-Edward Island Potato Growers' Association,* Charlottetown, I.P.-E., est appelé.

Le président:

D. Qui représentez-vous?—R. Je représente ici les expéditeurs et les producteurs de l'île du Prince-Edouard.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, M. Burchell et M. McKenna ont parlé au nom des provinces Maritimes. Je parle pour l'île du Prince-Edouard et ceux que je représente tout particulièrement sont les expéditeurs et les producteurs.

Nous n'avons entendu personne dans l'île du Prince-Edouard qui soit en faveur de modifier ou de changer les règlements concernant le transport par eau. Naturellement, nous devons tirer profit de ce transport et dans le passé, grâce à nos facilités de transport par eau, nous avons pu établir un commerce important avec le pays au sud de nous. M. Burchell nous a fait remarquer qu'à partir de 1921 ou peu près nous avons réussi à créer un commerce important de pommes de terre de semence certifiées. Notre province se prête naturellement à la culture des pommes de terre et nous avons découvrt, ou plutôt les horticulteurs ont découvert, que nos pommes de terre sont presque exemptes de maladies virulentes,—ou, si vous préférez, de maladies héréditaires,—de nature à affecter le rendement. Les maraîchers américains s'en aperçurent et en quelques années la culture des pommes de terre de semence certifiées prit un essor considérable de même que la vente de ce produit aux Etats-Unis. En 1922 nous ne vendions annuellement qu'à peu près 153,000 boisseaux de pommes de terre de semence certifiées, mais en 1930 ou 1931, je ne suis pas sûr de l'année, la quantité de ces pommes de terre de semence expédiées de l'île du Prince-Edouard vers les Etats-Unis était de près de 2,000,000 de boisseaux, soit une augmentation de 1,800,000 boisseaux. Puis, naturellement, les barrières tarifaires nous empêchèrent de conserver ce chiffre élevé, en même temps que le pouvoir d'achat aux Etats-Unis, particulièrement chez les fermiers ou chez ceux qui cultivaient la pomme de terre, baissait sensiblement.

M. Edwards:

D. Ceci est dû aux barrières tarifaires élevées par les pays étrangers?—R. Les tarifs élevés des autres pays, oui.

M. HANSON: Il s'agissait de représailles.

Le TÉMOIN: Ceci eut pour effet naturel de réduire le volume de nos expéditions. Nous avions aussi, bien entendu, des quantités considérables de pommes de terre pour la consommation que nous écoulions, peut-être dans les régions

centrales du Canada, peut-être à Cuba. Le mot "peut-être" n'est pas le mot propre, mais on les expédiait à ces endroits et, dans une certaine mesure, aux Etats-Unis. Or, l'expédition aux Etats-Unis se fait toujours et pour cause, par bateau. Les tarifs ferroviaires étaient exorbitants. Ils étaient si élevés que nous ne pouvions concurrencer les autres pays producteurs et nous étions donc forcés d'adopter le transport maritime. Quand on étudie la situation de l'île du Prince-Edouard, il ne faut pas oublier que sa population est presque entièrement agricole, et la culture qui s'y fait est mixte, (on ne s'y adonne pas qu'à la culture des pommes de terre, car l'étendue en culture n'est pas considérable, et la proportion qu'on y consacre est à peu près celle qui vous paraîtrait raisonnable dans ces conditions; cependant comme c'est une récolte sur laquelle le fermier peut réaliser immédiatement, il désire en disposer aussitôt que possible. En plus du marché étranger, nous comptons sur le marché du centre canadien et même des régions plus éloignées de l'Ouest comme débouché pour nos pommes de terre des régions plus éloignées de l'Ouest comme débouché pour nos pommes de terre destinées à la consommation.. On nous fait remarquer que nous avions autrefois un marché considérable pour ce produit à Cuba. Ce marché nous est actuellement fermé et les seules pommes de terre que nous expédions à Cuba maintenant sont les pommes de terre de semence certifiées dont on permet l'entrée en petite quantité. Il ne nous reste donc aujourd'hui, comme seul débouché pour nos pommes de terre de table, le centre du Canada, et vous comprenez combien il est important qu'on ne fasse rien de nature à augmenter les tarifs de transport de nos pommes de terre vers ce marché. Nous payons aujourd'hui à peu près 15c. de plus le 100 livres pour le transport ferroviaire à Montréal que pour le transport maritime. Le tarif par bateau est maintenant de 15c. le 100 livres et par chemin de fer, il est de 29 ou 30c.

M. Young:

D. La différence des tarifs est de 15c.?—R. Elle est de 15 ou 14c.

Le viceéprésident:

D. Avez-vous dit 30c. ou 29c.?—R. Les deux. L'île est divisée en deux zones; pour l'une le tarif est de 30c., pour l'autre, 29c.

Nous ne pouvons pas, on le sait, expéditer bien longtemps par eau. Ce n'est probablement que tard en octobre que nous sommes prêts à expédier par eau et la navigation ferme habituellement vers le 1er décembre. Nous n'avons ouvert cette année que le 1er mai. Quelquefois nous faisons une expédition en avril. De sorte que la quantité que nous déplaçons par eau n'est pas très grande, en un sens, et cependant cela nous permet de placer une forte partie de notre expédition, à ce moment, sur le marché de Montréal et plus à l'Ouest.

M. Young:

D. Quel est le coût actuel par eau?—R. Je puis difficilement vous le dire. Nous n'expédions pas par rail pendant toute l'année, et actuellement la quantité serait très petite, de sorte que,—comme l'a signalé M. McKenna,—cela ne gêne pas beaucoup les chemins de fer; mais c'est l'effet que cela produit sur le mouvement des transports à cette époque de l'année. Aujourd'hui, par exemple, le prix des pommes de terre à Montréal est si bas que les expéditions par rail nous permettent de payer très, très peu de chose au fermier. Pour le commerce de Terre-Neuve, nous pouvons payer au fermier de 25 à 30 c. par boisseau de 60 livres. S'il nous fallait dépendre des expéditions par rail à Montréal, nous serions obligés de réduire le prix donné au fermier.

M. McIvor:

D. De combien?—R. Je ne crois pas que nous puissions lui payer plus de 20c. C'est un prix très faible, pour commencer. Vingt-cinq cents par boisseau, c'est si inférieur au coût de la production que lorsque vous descendez à 20c., ce

qui fait une réduction de 20 p. 100, la réduction est importante. Cela nous aide, et nous estimons que toute intervention à l'égard de ces taux ne ferait que gêner nos fermiers. Je puis peut-être vous en donner une illustration. Je crois que M. Burchell a parlé de la qualité exceptionnelle de nos pommes de terre. Nous produisons effectivement des pommes de terre de belle qualité, non seulement pour la semence, mais pour la table. Nos règlements pour le classement des qualités sont très stricts, et nous pouvons mettre aujourd'hui sur le marché de Toronto des pommes de terre qui, ainsi qu'il l'a dit, font prime. Il est vrai que nous ne pouvons pas recevoir aujourd'hui pour celles de table plus qu'on ne paie à Toronto pour les pommes de terre d'Ontario. Le fret et les frais de manipulation prendraient tout le montant. Laissez-moi illustrer cette situation de la manière suivante. Nous avons reçu l'autre jour, une lettre d'un gros expéditeur de Toronto nous offrant environ 85 à 88c. pour un sac de 90 livres, livré à Toronto; dans la même lettre notre correspondant se disait en mesure d'acheter facilement à Toronto des pommes de terre au prix de 35 à 45c. le sac de 90 livres, livré à son entrepôt, où qu'il soit. Avec un taux de fret de 40c. par 100 livres pour Toronto, vous voyez comme il resterait peu de chose; et en enlevant le prix du contenant, eh bien, il ne resterait rien du tout. De sorte que nos pommes de terre, parce qu'elles font prime, ne peuvent être envoyées par rail à Toronto qu'en quantités très, très limitées.

Nous n'avons pas à nous excuser de rechercher des tarifs de transport moins élevés à ces marchés du centre. Les pommes de terre sont les seuls produits de la ferme que nous puissions envoyer sur ces marchés, et vous savez ce qui arrive. Nous sommes forcés d'envoyer des sommes d'argent considérables à ces provinces centrales. En quittant l'hôtel, je pensais justement que de mon chapeau à mes souliers, je crois que tout ce que je portais venait des provinces du centre. Et ce n'est qu'un point.

Prenez encore les machines et les autres choses dont nous avons besoin pour faire notre travail; les sommes d'argent envoyées des provinces Maritimes aux provinces centrales sont énormes. En conséquence nous estimons avoir droit aux meilleurs taux de transport possibles pour l'envoi de nos produits de l'île du Prince-Edouard aux marchés du centre du Canada.

M. Howden:

Monsieur Boulter, puis-je intercaler ici une question? Voulez-vous s'il vous plaît nous expliquer,—à moi, tout au moins, je suis peut-être obtus,—pourquoi ce bill augmentera les taux sur les pommes de terre ou autres produits des provinces Maritimes envoyés dans les provinces du centre?—R. Notre avis est que toute intervention pour réglementer les taux... ne semble pas devoir être dans nos intérêts. Cela semble plutôt destiné à réduire la concurrence entre les transports par eau et par rail. Autrefois, les chemins de fer nous accordaient un taux de concurrence pour le transport des pommes de terre pendant la période ouverte à la navigation dans chaque province. Pourquoi le faisaient-ils? Ils voulaient augmenter le commerce par rail, et naturellement nous préférons expédier par rail. Nous préférons expédier par rail, toutes choses étant égales d'ailleurs. Avec les taux de concurrence que les chemins de fer nous accordaient, c'était fort bien, et nous avons effectivement fait de grosses expéditions par rail. Maintenant, pourquoi intervenir au sujet de ces taux de transport par eau? Ils ne réduiront certainement pas nos taux.

D. Mais le bill n'intervient pas au sujet des taux de transport par eau, tel que je le comprends, et je crois qu'il fournira aux chemins de fer l'occasion de fixer des taux particulièrement bas pour les expéditeurs.—R. Alors, pourquoi nous ont-ils refusé les taux bas ces deux dernières années? Ils ont retiré les taux spéciaux.

[M. J. W. Boulter.]

D. Mais ils ne peuvent forcer vos taux de transport par eau à monter, par ce bill ou par tout autre bill?

L'hon. M. STEVENS: Oh, oui.

M. HOWDEN: Je ne vois pas comment ils le peuvent.

L'hon. M. STEVENS: Oui, c'est dans cette intention qu'il est fait.

Le TÉMOIN: Quel en est le but, s'il n'y a quelque chose en arrière?

M. Howden:

D. Le but est de permettre aux chemins de fer de conclure un accord privé avec les expéditeurs, en vertu duquel ils peuvent descendre aux taux existant déjà pour votre transport par eau.—R. Les chemins de fer peuvent déjà établir des taux de concurrence, et ils le font dans tout l'Ontario et les autres provinces. Ils ne nous donnent pas, dans l'île du Prince-Edouard, les taux de concurrence dont nous avons eu autrefois le bénéfice. Semble-t-il naturel que nous puissions espérer une amélioration quelconque de nos taux de transport, quand ceci passera? Il nous semble que ce sera le contraire, et vous savez que les conséquences en seraient sérieuses pour nous.

M. Parent:

D. Quel était le taux de concurrence?—R. Réduit de 30c. les 100 livres à 25 c. les 100 livres jusqu'à Montréal, et à 30c. les 100 livres jusqu'à Toronto, ce qui nous donnait aussi accès aux autres ports des Lacs, tels que Hamilton, Windsor, et jusqu'à Sarnia. Et nous pouvions expédier des pommes de terre par les vapeurs à ces ports. Nous avons des lignes régulières de vapeurs faisant escale à nos ports de Charlottetown et Summerside, mais il n'y a pas beaucoup d'espace. Si de nombreux expéditeurs envoient des pommes de terre en même temps, il est difficile d'avoir l'espace qu'on voudrait, et nous avons trouvé nécessaire de noliser un navire vagabond, peut-être pas très grand, mais deux ou trois expéditeurs peuvent s'associer pour noliser un tel navire. Nous estimons que ce bill créera des difficultés à l'affrétement d'un navire vagabond. Il peut arriver que nous ayons un jour du travail, et voyons la possibilité expédier une petite cargaison sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs; nous sommes immédiatement en rapport avec un navire vagabond; mais comment ce navire peut-il traiter avec nous? Il doit s'adresser d'abord à la Commission, et qui sait si le taux que nous avons nous-mêmes accepté sera accepté par la Commission?

M. Edwards:

D. Cela n'éliminera-t-il pas ces navires? Vous dites que vous éprouverez de la difficulté à faire des expéditions par ces navires; est-ce que ce ne sera pas complètement impossible avec ce bill? Il me le semble.—R. Si l'on donne un permis au navire vagabond, ce sera possible; mais nous ne savons pas. Les propriétaires ou gérants de ce navire ne peuvent nous donner une réponse définitive. Ils doivent s'adresser d'abord à la Commission, qui peut leur accorder ou leur refuser un permis. Si elle accorde le permis, la Commission accordera-t-elle les taux, qui doivent aussi être annoncés par elle? Ou quelque autre compagnie de navigation, ayant un service régulier, s'opposera-t-elle aux taux que nous aurons convenus?

Telles sont les difficultés que nous prévoyons, et qui sont de nature à nous priver complètement de ce moyen de transport naturel, que la nature nous a donné, je suppose, en compensation des inconvénients à surmonter du fait de notre insularité.

M. Hamilton:

D. Ces chargements, sur les bateaux, sont-ils en général des chargements partiels?—R. En général des chargements partiels, mais si nous affrétons un navire vagabond, en toute probabilité toute la cargaison serait composée de pommes de terre, non pas déchargées en un seul port, mais en plusieurs ports sur le parcours.

M. Parent:

D. Dans ce cas, ce serait un chargement complet, et il ne serait pas nécessaire d'avoir un permis?—R. Ce n'est pas en vrac. Les pommes de terre sont dans des contenants.

M. Hamilton:

D. Si les pommes de terre étaient comprises dans la définition des expéditions en vrac, la situation serait-elle améliorée?—R. Peut-être, en ce qui concerne les navires vagabonds, mais non pas en ce qui concerne les navires que nous utilisons aujourd'hui. En ce moment de l'année, nous ne voudrions pas entreprendre le transport d'une cargaison de pommes de terre, parce que cela ferait un trop gros volume à une époque avancée de la saison, et les pommes de terre pourraient germer. Mais à l'automne, en octobre et novembre, il nous serait facile de le faire avec des navires vagabonds. Aujourd'hui nos pommes de terre sont transportées par des bateaux qui transportent d'autres marchandises empaquetées.

M. Young:

D. Monsieur le président, le témoin nous dira-il si le taux de transport par rail est le même à toutes les époques de l'année, quand la navigation est ouverte et quand elle est fermée?—R. Il a été le même ces deux dernières années. Autrefois, nous avions un taux de concurrence qui s'appliquait jusqu'au 30 novembre et reprenait au cours du mois d'avril jusqu'à la fin de la saison.

D. Vous avez cela maintenant toute l'année?—R. Nous n'avons plus de taux de concurrence du tout.

D. Mais vous avez les mêmes taux?—R. Nous avons le taux-type toute l'année.

D. Le taux-type d'aujourd'hui est-il le même que le taux de concurrence d'il y a plus de deux ans?—R. Non. Le taux-type est aujourd'hui le même qu'il y a deux ans. Le taux de concurrence comportait une réduction de 5c par 100 livres de Montréal à l'île du Prince-Edouard, et réduisait à 30c. les 100 livres le taux de transport par rail à Toronto et aux ports des Grands Lacs. Cela faisait une différence.

La difficulté sur laquelle nous désirons insister, en ce qui concerne les navires vagabonds, c'est que nous craignons d'être complètement privés de moyens de transport, aucune compagnie de navigation n'ayant intérêt à traiter avec nous, à conclure des accords pour le transport de nos produits de cette manière. Vous voyez combien cela nous gênerait.

Je ne veux pas prendre trop de temps au Comité. Il y a beaucoup d'autres choses dont nous subirons les répercussions, mais d'autres personnes pourront en parler. Par exemple, nous recevons notre farine et notre fourrage. Il est très important pour nous de pouvoir les importer de cette manière.

De sorte que, au nom du peuple de notre province, nous voudrions enregistrer notre protestation contre notre inclusion dans ce bill, et nous estimons que, —tant de choses jouant déjà contre nous, à cause de notre situation,—vous ne devriez pas nous enlever les biens que le Créateur nous a donnés.

M. Howden:

D. Etes-vous d'avis que l'octroi de permis aux petits bateaux d'intérêt local qui remontent le Saint-Laurent dans les provinces du centre détruirait l'élément de concurrence qui existe actuellement?—R. L'octroi de permis à ces bateaux?

D. Que l'octroi de permis à ces bateaux détruirait cet élément de concurrence, parce que, si cela détruit l'élément de concurrence, comment cela fera-t-il monter vos taux?—R. Oui, monsieur.

D. Comment et pourquoi?—R. Nous ne voyons pas d'autre dessein; nous ne voyons pas d'autre dessein au bill.

[M. J. W. Boulter.]

M. Edwards:

D. L'article du bill sur les taxes convenues ne vous touche pas?—R. Oui, l'article sur les taxes convenues nous touche. Prenez notre situation comme j'ai essayé de vous la décrire; il nous serait impossible de faire un tel accord ou d'y participer.

M. Hanson:

D. Pourquoi?—R. Certaines de nos marchandises doivent être transportées par eau. Nous ne pouvons dire aux chemins de fer: "Nous vous donnerons toutes nos marchandises à transporter par rail".

M. Parent:

D. D'où le bill interviendra-t-il?—R. Vous parlez des taxes convenues?

M. Edwards:

D. Oui, c'est justement au sujet des taxes convenues que je vous interroge. —R. Ils ne pourraient venir nous dire: "Nous allons vous fixer un taux pourvu que vous envoyez toute votre production par rail."

M. Mutch:

D. Ils peuvent faire une taxe convenue sur une proportion quelconque de votre production?—R. Oui.

M. Edwards:

D. Je vous demandais si vous êtes opposés au principe d'admettre tout expéditeur à conclure des taxes convenues?—R. Je n'ai pas beaucoup pensé à cela, excepté en ce qui nous concerne, et j'ai pensé que nous n'étions pas en mesure de conclure ces taxes convenues. Je n'ai pas d'avantage étudié la question.

D. Vous n'en pourriez tirer aucun bénéfice?—R. Aucun bénéfice que nous puissions prévoir.

M. Mutch:

D. Pourquoi? Je ne puis voir, monsieur le président, pourquoi ils n'en tireraient pas bénéfice. Ils pourraient en tirer tout le bénéfice en ayant toutes leurs pommes de terre transportées dans les provinces du centre.—R. Si nous ne pouvons obtenir de taux de concurrence aujourd'hui, pourquoi les chemins de fer feraient-ils un accord quelconque avec nous quand ce bill sera passé? Vous savez que nous pouvons placer notre espérance dans quoi que ce soit de ce genre. Nous avons fait demande après demande pour obtenir un taux de concurrence, depuis deux ans, et chaque demande a été froidement rejetée. Quand ce bill sera passé et que tout sera solidement réglé, nous consentiront-ils des taxes convenues?

D. Non seulement vous n'entretenez pas d'espérance, mais vous craignez que ce ne soit pire?—R. Nous ne voyons aucune espérance. A cause de notre situation, nous estimons que l'on abuse de nous.

Le vice-président:

D. Parce que vous vivez sur une île?—R. Parce que nous vivons sur une île. Mais dans d'autres parties du Canada où existent des taux de concurrence, on peut facilement adapter les choses selon la demande. Mais on ne nous a pas accordé ce traitement. Comment espérer, une fois ce projet de loi adopté avec toutes ces clauses, pouvoir établir une taxe convenue satisfaisante? Tout ce qui nous reste présentement, à savoir le transport par eau, nous serait enlevé.

M. Young:

D. Si le contrôle sur les expéditions par eau disparaissait du projet de loi, vous ne verriez aucune opposition à faire à l'article de la taxe convenue, si je vous comprends bien?—R. Non, cette taxe ne nous nuirait en rien.

M. Elliott:

D. A l'article des interprétations, si l'on incluait les pommes de terre parmi les denrées en vrac, à titre exceptionnel, seriez-vous satisfaits?—R. Que voulez-vous dire?

D. A propos des interprétations, page 1 du projet de loi 31, si l'on y faisait entrer les pommes de terre à titre exceptionnel...

M. MUTCH: Dans les expéditions en vrac.

M. Elliott:

D. ...votre opposition disparaîtrait-elle?—R. Notre opposition disparaîtrait-elle si l'on autorisait l'expédition des pommes de terre? Non. Je n'en sais rien. A propos de ces vapeurs qui transportent une marchandise empaquetée, il nous faudrait déposer nos pommes de terre parmi cette marchandise. Seules, les pommes de terre seraient avantagées, mais nous avons d'autres denrées qui se verraient dans une impasse, à savoir, la farine, les graines de semence, etc.

M. Young:

D. Mais si ces denrées faisaient aussi exception?

M. Mutch:

D. Je ne verrais aucune opposition à faire pour la farine.—R. C'est elle que nous voudrions voir jouir d'une exception; et puis, nous croyons que l'on devrait nous permettre de poursuivre nos expéditions comme par le passé.

M. Edwards:

D. Quelle proportion de la récolte de pommes de terre ou autres produits s'expédie-t-il de l'île du Prince-Edouard aux régions centrales du pays comme Montréal et Toronto par eau, après la récolte? En d'autres termes, que reste-t-il à expédier?—R. Nous expédions par wagons entiers. Il s'expédie des centaines et des centaines de wagons entiers de pommes de terre tout l'année, de même quand les vapeurs font le transport.

D. Est-ce l'usage d'expédier par eau autant que possible de votre récolte aux régions du centre dans la saison de navigation afin de bénéficier des tarifs peu élevés, puis d'entreposer?—R. Tout dépend en grande partie de l'année. L'an dernier, étant donné le bas prix des pommes de terre, cette pratique eut comporté des dangers. En effet, les frais d'entreposage eussent annihilé tous les avantages dont nous eussions pu bénéficier du chef des bas tarifs de transport.

D. La marge de bénéfices est trop peu élevée?—R. La marge de bénéfices dans l'expédition des pommes de terre empêche d'en agir ainsi.

M. Mutch:

D. Monsieur le président, le témoin a-t-il voulu dire que le coût de production des pommes de terre dans l'île dépassait 25c. du boisseau?—R. Oh! certainement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, je vais appeler maintenant M. Mutch.

R. E. MUTCH, représentant du Board of Trade de Charlottetown, est appelé.

Le TÉMOIN (M. Mutch): Messieurs, le moment est venu où je désirerais posséder le savoir-faire d'un avocat, d'un homme politique ou d'un journaliste ou encore d'un sous-ministre de l'Agriculture; en effet, j'ai en tête des idées sur la question que je vais pouvoir ou ne pas pouvoir vous communiquer.

M. YOUNG: Vous allez donc pouvoir nous dire la vérité.

Le TÉMOIN: Je n'ai pas rencontré de contradictions dans tout ce que j'ai entendu ce matin. J'ai lu tout ce qu'il me fut possible de dire de ce qui avait été dit avant ce matin, et je partage tous les avis donnés, exception faite pour ce qui est tombé de la bouche de ceux qui sont responsables, à mon avis, de l'état de choses.

Le vice-président:

D. Cette exception vise-t-elle tous les membres du Comité?—R. Non.

M. HANSON: Il est très diplomate.

Le TÉMOIN: Je serais disposé à considérer le bill comme l'enfant des chemins de fer, et, si l'on me permet cette expression, comme l'enfant illégitime, à notre point de vue du moins.

Je remplace une personne qui aurait dû se trouver ici. Je suis l'un des membres de la commission de transport que préside M. McKinnon.

Je parle au nom du Board of Trade de Charlottetown. M. J. O. Hyndman était malade et n'a pu se présenter et pour cette raison on m'a prié de venir témoigner au mieux de mes connaissances.

Avant mon départ on m'a remis deux copies de deux résolutions adoptées à Charlottetown et dont l'une émane du Board of Trade et l'autre de l'association des épiciers en gros. Vais-je obtenir l'autorisation de les lire, monsieur le président?

Le VICE-PRÉSIDENT: Certainement.

Le TÉMOIN: Celle du Board of Trade se lit comme suit:

RÉSOLUTION DE PROTESTATION CONTRE LE PROJET DE LOI RELATIF AU TRANSPORT

A la suite d'une longue étude par le Board of Trade de Charlottetown du bill n° 31 qui attend présentement la sanction du Parlement fédéral, le Board a donné à l'unanimité instruction au Conseil de rédiger et faire tenir à qui de droit une résolution comportant les raisons du Board de s'opposer au projet de loi projeté.

En conséquence, le Conseil du Board of Trade de Charlottetown, du plein consentement du Board et persuadé qu'il parle au nom de la ville de Charlottetown et dans l'intérêt de toute la province, s'exprime ainsi:

1. Le transport à bon marché est d'une importance vitale pour cette province.

2. Le transport par eau, reconnu comme mode économique de transport des marchandises et des personnes constitue l'un des rares avantages mis à notre disposition.

3. Si l'on ne nous autorise pas à exploiter les avantages de ce mode économique de transport, notre sort est appelé à devenir intolérable.

4. L'objet de ce bill, à notre avis, est de relever les tarifs, sinon le bill n'a plus sa raison d'être; or tout relèvement des tarifs doit de toute nécessité peser très lourdement sur nous qui souffrons présentement de la nécessité d'un long trajet à effectuer pour atteindre les grands centres de consommation de Québec et d'Ontario, marchés que l'on nous a promis pour nous induire à entrer dans la Confédération. Il pèsera aussi sur nos importations en provenance de ces mêmes centres qui du chef de la fermeture de plusieurs établissements manufacturiers des Maritimes sont devenus notre principale source d'approvisionnement.

5. Quantité de nos entreprises des provinces Maritimes se sont developpées et peuvent se maintenir parce qu'elles sont en mesure d'encaisser des bénéfices du chef du transport économique par eau, et si l'on nous enleve ces avantages qui nous sont naturels par le recours à une réglementation artificielle des tarifs, nous les perdrons et nos industries en souffriront injustement.

6. L'an dernier, le "Bill B" du transport fut amendé de façon à exempter de la réglementation le transport par eau entre les provinces Maritimes et les ports des Grands lacs et du Saint-Laurent, et nous prétendons qu'il est encore plus nécessaire d'en agir ainsi à propos du "bill 31" pour les raisons énumérées plus loin.

7. L'île du Prince-Edouard est exclue des avantages des services interprovinciaux de camions et d'autobus, mode de transport qui sera laissé non réglementé et accessible à toutes les autres provinces, pour cette raison, la réglementation des services par eau nous prive de notre unique moyen d'obtenir des taux concurrentiels.

8. D'autres parties du Canada jouissent de tarifs ferroviaires réduits qui ne nous sont pas accessibles mais qui servent effectivement à répondre à la concurrence des camions-automobiles. Notre province continuera de payer des taux ferroviaires élevés et ne peut faire remédier à la situation à cause de la difficulté de prouver à la satisfaction de la Commission des chemins de fer l'injustice que nous subissons. (Voir le rapport de la Commission de transport du Board of Trade des provinces Maritimes sur le cas du tarif applicable aux pommes de terre).

9. On ne donne pas de raison pour la réglementation projetée du trafic par eau entre les provinces Maritimes et les Lacs ainsi que les ports du Saint-Laurent. Ni les compagnies de navigation, les intéressés, les expéditeurs des provinces Maritimes, on les importateurs n'approuvent cette réglementation, et, parlant au nom de l'île du Prince-Edouard, nous y sommes unanimement et définitivement opposés.

10. La méthode établie quant à l'autorisation des navires est si gênante que l'affrètement d'un navire pour un voyage spécial serait, estimons-nous, virtuellement impossible.

11. L'adoption du bill 31 signifierait que les expéditions des provinces Maritimes aux ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs seraient soumises à des tarifs réglementés tandis que des expéditions de Terre-Neuve, ou en fait de toute autre partie de l'univers, seraient exemptes de réglementation.

12. Une commission sympathique à l'entreprise ferroviaire peut se servir de l'augmentation artificielle des tarifs de transport par eau de manière à causer une injustice très grave à cette province et aux provinces Maritimes en général, et nous prétendons que tout le projet n'a pu avoir d'autre inspiration que celle d'aider à relever les recettes des chemins de fer au détriment de ceux qui ont le moins de moyens de payer des taux plus élevés, j'entends les parties isolés du pays comme notre province où les camions ne peuvent rendre ce service, tout en laissant aux régions centrales les avantages dont elles jouissent actuellement en raison du transport par camion non réglementé et des taux ferroviaires concurrentiels qui servent à concurrencer les tarifs des camions, avantages qui nous sont refusés.

13. Des taux ferroviaires concurrentiels destinés à concurrencer des tarifs de transport par eau dont nous avons joui dans le passé ont été abolis ce printemps et sont en voie d'être rétablis maintenant, mais à un chiffre plus élevé que par les années passées, et ceci indique ce à quoi nous pouvons nous attendre advenant le cas où le bill tel que rédigé actuellement devient loi.

Je ne fais pas allusion en ce moment à la cause des pommes de terre. En effet, M. Boulter a été chargé de s'occuper plus particulièrement de la question du transport des pommes de terre. Je ferai observer que le tarif sur les marchandises expédiées à l'île du Prince-Edouard en ces dernières années est un tarif qui avait pour effet de faire appliquer automatiquement le 15 avril chaque année,

[M. R. E. Mutch.]

sans nouvelle publication, ce que l'on appelait les taux concurrentiels de transport par eau qui étaient beaucoup inférieurs aux taux réguliers. Un grand nombre d'articles qui nous suffiraient pour l'hiver furent importé à l'automne, et nous attendions que les taux du printemps fussent appliqués avant de commander notre approvisionnement suivant. Mais cette année, peu avant le 15 avril, tout le tarif fut aboli. Il fut rétabli plus tard, mais je crois pouvoir affirmer que les frais de transport applicables à toutes les catégories d'articles ont accusé une hausse d'au moins 5c. le 100 livres.

M. McNiven:

D. A quelle période de l'automne l'application des taux est-elle suspendue? —R. A peu près à la clôture de la navigation. Je ne suis pas certain de la date exacte.

14. Si l'on applique des règlements au transport entre les provinces Maritimes et les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs, il nous semble qu'il est peu probable que l'on construise d'autres navires spéciaux tels que requis pour ce genre de service. Il en résultera que ce mode de transport disparaîtra et que la fermeture de nos ports suivra éventuellement, car ils ne peuvent subsister sans ce trafic.

15. Le permis que doivent obtenir les navires, en vertu des dispositions du bill, semble être exigé dans le but de rendre difficile sinon impossible l'affrètement d'un navire pour un voyage spécial, et les avantages que procurait parfois dans le passé l'utilisation d'un navire voyageant sans cargaison dans un sens ou dans l'autre, avantages acquis à la fois aux armateurs, aux expéditeurs et aux consignataires, seront perdus.

Le Board of Trade de Charlottetown demande donc instamment dans les meilleurs intérêts de l'île du Prince-Edouard que les exemptions prévues au bill 31 soient étendues de façon à inclure la navigation entre les ports des provinces Maritimes et ceux du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Je crois qu'on vous a fait tenir une copie de cette résolution, monsieur.

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui, nous l'avons.

Le TÉMOIN: Et la lettre l'accompagnant et provenant du lieutenant-colonel Full, président du Board of Trade de Charlottetown. On m'en a remis une copie et si c'est conforme à la procédure je vais la lire. Cela vous agrée-t-il?

Le VICE-PRÉSIDENT: Les membres du Comité désirent-ils que l'exposé soit consigné au dossier ou allons-nous l'inclure tout simplement dans le compte rendu?

L'hon. M. STEVENS: La lettre figure au dossier?

Le VICE-PRÉSIDENT: Mais elle ne figure pas au compte rendu.

Le TÉMOIN: C'était une lettre personnelle au président du Comité. J'ai lu la résolution. La résolution du Board of Trade de Charlottetown était accompagné d'une lettre que vous aimeriez peut-être que je lise?

M. HOWDEN: Je crois que ces documents devraient figurer au compte rendu car ils confirment les arguments.

Le VICE-PRÉSIDENT: La lettre n'est pas très longue. Je vais la lire.

Le 28 avril 1938.

CHER MONSIEUR,—Vous trouverez ci-inclus copie d'une résolution relative au bill des Transports nº 31 adoptée par le Board of Trade de Charlottetown.

Ce projet préoccupe vivement nos gens qui sont situés à l'extrémité des lignes ferroviaires pour ce qui regarde presque tous nos approvisionnements qui doivent venir des régions centrales du Canada. Désavantagés aussi par le long parcours ferroviaire que nos produits de la ferme doivent

effectuer pour atteindre les centres de consommation, et privés aussi de la concurrence interprovinciale constituée par les camions, qui a abouti dans le Canada central à l'établissement de tarifs ferroviaires concurrentiels, concurrence qui nous a été refusée, il importe, si nous devons continuer à participer au développement du Canada, que les moyens de transport par eau non réglementés soient laissés à notre disposition, et nous avons confiance que l'on ne laissera rien intervenir qui soit de nature à nous priver de cet unique avantage de notre situation insulaire.

Nous estimons que nous n'avons pas besoin d'insister davantage sur ce point, et nous comptons sur votre bon jugement et le jugement de votre Comité pour que l'on fasse droit à la demande de notre Board et que les expéditions effectuées par eau entre cette province et le Saint-Laurent ainsi que les Grands Lacs seront comprises dans les exemptions que prévoit ce projet de loi.

Votre tout respectueux,

Le président,

G. ELLIOTT FULL.

Le TÉMOIN: L'Association des épiciers en gros de Charlottetown a aussi adopté une résolution qu'elle a envoyée et accompagnée d'une lettre. Cette résolution est courte. Elle est beaucoup moins longue que l'autre dont j'ai donné lecture. Si vous me le permettez, je vais en lire le texte. Elle dit:—

Considérant que le National-Canadien, en annulant le tarif en vigueur pendant des années en vertu duquel la province, le 15 avril de chaque année obtenait automatiquement des taux de concurrence par eau sur le trafic par rail de marchandises provenant de l'Ontario et du Québec, a démontré sans conteste, si la preuve en était nécessaire, que le bill projeté n° 31 relatif aux transports, actuellement à l'étude par le Parlement fédéral, va être appliqué de façon telle que la situation privilégiée dont nous jouissions auparavant, par suite de l'excellence de nos ports et de leur facilité d'accès pour les vaisseaux, sera annulée.

Considérant que dans le passé une proportion très forte de nos importations nous parvenait par eau de l'Ontario et du Québec à des tarifs de transport bien plus raisonables que ceux par rail, ce qui nous permettait dans une certaine mesure de demander un prix de vente plus conforme aux prix d'ailleurs qu'il n'eût été possible autrement;

Considérant que la réglementation des tarifs telle que projetée aura nécessairement pour conséquence des frais plus élevés; autrement, à quoi servirait la réglementation?

Considérant que l'accroissement des frais et la multiplication des règlements restrictifs doivent nécessairement entraver le libre transport par eau dont nous jouissons actuellement, et avoir pour résultat l'élimination graduelle de notre trafic vers l'intérieur, d'où l'inactivité de nos ports et la mise forcée au rancart des installations si essentielles que nous entretenons actuellement, à moins que nos pommes de terre soient aussi obligées de s'acheminer par rail vers d'autres centres;

Considérant que l'inexistence complète en cette province de la concurrence des autos-camions lui donne certainement le droit de conserver l'avantage que lui a donné la nature avec ses ports;

Considérant que la province n'a jamais profité des avantages accordés aux autres provinces par les doubles voies ferrées, ni n'y a participé, doublement de voies auxquel il faut imputer dans une grande mesure la situation financière actuelle si peu satisfaisante du Dominion, non plus que du réseau de canaux que peuvent utiliser librement les navires des

provinces centrales, dont le coût, ainsi que l'entretien annuel, et les dépenses d'entretien sont publiés chaque année sans accuser aucun revenu direct; tous frais auxquels la province doit contribuer sa part;

Il est donc résolu que nous demandions à notre gouvernement local, à nos députés et sénateurs fédéraux, d'insister afin de protéger les intérêts de la province au moins dans la mesure qui permettra que les exemptions d'après le bill soient étendues de façon à permettre le libre acheminement, sans règlements ni restrictions, comme en ce moment de tout le trafic par eau entre la province, les ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

C'est là un document que l'Association des épiciers grossistes a soumis à nos propres gens. Je ne crois pas que vous en ayez une copie.

On m'a aussi remis immédiatement avant mon départ une lettre de Carvell Brothers accompagnée de deux déclarations provenant de compagnies de navigation. On ne m'en donne pas les noms, mais Carvell Brothers les représentent à Charlottetown. La première est ainsi conçue:

Sujet: Bill n° 31, des transports, dont la deuxième lecture aura lieu cette semaine. Si le Sénat l'adopte, vous pouvez dire adieu à vos raccordements par eau avec Montréal, vu qu'il en résultera la réglementation de nos tarifs par la Commission des chemins de fer et ces tarifs seront tellement abaissés qu'ils n'engageront personne à expédier par eau.

Le deuxième extrait est encore de plus fraîche date et dit:

Extrait de la lecture du 1er avril 1938:

Vu les relèvements de salaires appliqués par les arrimeurs cette année aux deux extrémités du service, l'assurance, etc., nous ne sommes guère encouragés à continuer notre service avec l'île. Nous tenons bon simplement pour conserver nos clients, dans l'espoir que l'avenir nous réserve de meilleurs jours.

Cependant, ainsi que je vous l'ai fait remarquer dans une lettre précédente, si la Chambre adopte le bill projeté des transports, il est certain qu'il sera impossible de continuer le transport par eau entre Montréal et les provinces Maritimes, si la Commission des chemins de fer réglemente les taux.

Je présume que les mêmes personnes attachées à des compagnies de navigation ont comparu devant le Comité, mais Carvell Brothers m'ont donné cette lettre afin de vous la soumettre.

Je ne crois pas que je doive insister davantage sur ce point auprès de vous. J'approuve le mémoire de M. Burchell et les représentations qu'on a faites. La nuit dernière, au lieu de dormir, j'ai pris quelques notes, mais je crois que les sujets auxquels elles se rapportent ont été traités à fond. Le premier colon qui s'est établi dans l'île du Prince-Edouard y est arrivé par eau. Ses descendants ne se sont déplacés pendant des générations que par eau. Depuis quelque temps nous avons un petit chemin de fer et nous en sommes très heureux. L'un des membres du Comité l'a décrit,—j'ignore s'il est présent ou non,—mais il a décrit le service ou l'absence de service dont il fut victime l'été dernier lors d'un voyage à l'île du Prince-Edouard. S'il est ici je voudrais lui dire, ainsi qu'à vous tous, qu'il a profité d'un service qui nous est refusé presque continuellement. Autrement dit, il a voyagé à un époque de l'année où nous obtenons un service qu'on nous dit être trop bon pour nous et auquel nous n'avons pas droit. Je crois qu'il dure environ trois mois. Après, les trains de voyageurs diminuent de moitié. Le député en question s'est plaint, je crois, d'un retard de quelques heures,—j'en oublie le nombre, mais s'il se rendait dans l'île aujourd'hui, ou à toute époque après septembre prochain, s'il arrivait des Etats-Unis, de Montréal ou d'Ottawa par l'*Ocean Limited*, il attendrait 20 heures à Moncton sa correspondance avec l'île du Prince-Edouard.

Le VICE-PRÉSIDENT: Puis-je faire remarquer qu'il a comparu devant le Comité des chemins de fer et de la marine marchande et qu'il s'est révélé le meilleur propagandiste de l'île.

Le TÉMOIN: J'aime à l'entendre parler.

J'allais dire que nos gens se sont rendus dans l'île par eau. Ils ont voyagés sur l'eau toute leur vie. J'ignoraient avant d'entendre l'exposé de M. McKenna que celui-ci aimait tant la mer. Cependant, nous ne pouvions nous rendre dans l'île que par eau,—soit à la nage ou par navire,—nous voulons encore la perpétuation du transport par eau et nous ne tolérerons pas qu'on fasse quoi que ce soit pour nous l'enlever; nous tenons surtout au moyen que ce transport par eau constitue ou peut constituer pour amener les chemins de fer à envisager la question à notre point de vue.

Je voudrais insister sur un point; quelqu'un a dit que ces taxes convenues guériraient tous nos maux. M. Boulter l'a laissé entendre très clairement. Nous n'avons pas maintenant les tarifs que les chemins de fer pourraient nous accorder. Il n'y a pas de raison pour que ces derniers nous demandent 40c. pour le transport de nos pommes de terre dans l'Ontario, lorsqu'ils transportent d'autres produits valant cinq fois plus pour la moitié de ce tarif. En venant de l'île du Prince-Edouard j'ai demandé à l'un des membres de notre délégation ce qu'il lui fallait payer, et il m'a répondu que la denrée qu'il expédiait des provinces Maritimes en Ontario, denrée valant facilement cinq fois plus à la livre que nos pommes de terre, à la moitié du tarif sur celles-ci.

M. Edwards:

D. Quelle était cette denrée?—R. Le sucre. Le membre de la délégation dont je parle est M. Turnbull. Lorsqu'il comparaîtra, vous pourrez l'interroger là-dessus. Pourquoi devrions-nous attendre jusqu'à ce que ces taxes convenues soient mises en vigueur? Les chemins de fer pourraient remédier à la situation si tel était leur désir.

M. HOWDEN: Personne ne m'a encore expliqué, d'une façon satisfaisante pour moi, dans tous les cas, pour quoi ce bill doit augmenter les taux entre l'île du Prince-Edouard, dirons-nous, et le centre du Canada.

Le TÉMOIN: Je vous représenterai que ce bill a déjà eu pour effet de les augmenter, à preuve l'augmentation entrée en vigueur le 15e jour d'avril.

M. Bertrand:

D. Pas comme résultat de ce bill?—R. Comme résultat du présent bill; rien d'autre, en anticipation de ce bill.

M. McIvor:

D. Vous croyez que son effet est de vous enlever votre trafic naturel de marchandises?—R. Ce bill va nous l'enlever. S'il ne doit pas augmenter les taux, alors quel en est le but? Il a été répété ici que le but de ce bill était de venir en aide aux chemins de fer, pour leur permettre de faire face aux taux désastreux et aux conditions difficiles qu'ils ont à surmonter dans les provinces centrales.

M. BERTRAND: Cela n'augmente pas les taux. Au contraire, ils seront réduits.

M. HOWDEN: Que les chemins de fer commencent par les réduire.

Le TÉMOIN: Pardonnez-moi, la suggestion est à l'effet que les taxes convenues vont vous permettre de faire face à la concurrence des camions-automobiles.

M. BERTRAND: Parfaitement.

Le TÉMOIN: Nous ne pouvons pas le faire actuellement.

M. BERTRAND: En tant que vous êtes concerné, il n'en sera peut-être rien, mais pour ce qui concerne les autres provinces les taux seront réduits. Je crois que si vous lisez le bill avec soin vous verrez que les taux seron moins élevés pour

l'expéditeur. Comme avantage il obtiendra le taux moyen en tant que les chemins de fer sont concernés et ces derniers à leur tour seront en état de soutenir la concurrence des autres voituriers.—R. L'idée est que les recettes des chemins de fer en seront plus considérables. Cela est-il admis?

M. Howden:

D. Cela est admis. Les recettes des chemins de fer seront plus élevées. Mais le bill n'augmentera pas leurs recettes dans les provinces centrales où ils devront faire face à la concurrence des camions. Le seul endroit, par conséquent, où les revenus peuvent être augmentés sera dans la région où la concurrence des camions constitue un facteur négligeable.

M. Bertrand:

D. Je comprends parfaitement que l'île du Prince-Edouard est bien le seul endroit au Canada qui soit dans cette situation, mais en tant que les autres provinces sont concernées, le tarif n'en sera pas augmenté; au contraire le bill établira une moyenne pour les tarifs.—R. Je parle pour l'île du Prince-Edouard; les autres ont atteint l'âge de raison, demandez-leur.

M. Edwards:

D. Serait-ce exact de dire que l'intention du bill est de stabiliser les tarifs que de les augmenter ou les abaisser?—R. Nous ne sommes pas venus ici pour plaider contre le bill. Ne vous méprenez pas. Si le bill convient au reste du Canada. Allez-y.

D. Je me rends compte de votre position pour ce qui est du transport par eau, mais à votre avis, il ne saurait avoir pour effet de stabiliser les taux mais bien de les augmenter?—R. Non, je croirais tout le contraire. Je crois que le bill donne aux chemins de fer un pouvoir en vertu duquel ils pourront me dire: "Vous, vous payerez tel taux; cet autre monsieur, tel autre."

D. Ah, non.—R. C'est ma manière de l'interpréter et je crois que vous verrez qu'il en sera ainsi à la fin. Précisément parce que l'île du Prince-Edouard n'offre pas aujourd'hui de concurrence par camions-automobiles, notre province est forcée de payer des tarifs qui ne sont pas exigés dans les autres parties du Canada.

M. Bertrand:

D. Cela n'est pas le résultat du bill; il en a toujours été ainsi.—R. Par exemple, l'approvisionnement de houille de l'île du Prince-Edouard provient en grande partie de Springhill. La distance qui sépare cet endroit de Charlottetown est de 30 milles inférieure à la distance qui le sépare de la ville de M. McKinnon, de Saint-Jean. Le taux en destination de Charlottetown est de $1.20 et de Saint-Jean, de $1. Pourquoi cela? Parce que les camions-automobiles ne font pas concurrence au chemin de fer.

M. Edwards:

D. Mais cela n'est-il pas une question à régler?—R. Vous ne pouvez pas la régler. Croyez-vous que nous nous sommes soumis à...

D. Je me rends bien compte que l'île du Prince-Edouard est dans une situation très désavantageuse en comparaison de l'Ontario, mais n'y a-t-il pas d'autre moyen de régler cette question?—R. Certainement. Nous devons faire venir notre charbon par eau, ainsi que les autres denrées si nous voulons survivre le moindrement.

D. Le fond de votre argument est de ne pas intervenir du tout en ce qui concerne le transport par eau?—R. Voilà le point. Il y a une denrée en grande demande dans l'île du Prince-Edouard, c'est le riz pour l'alimentation des renards. Cette denrée nous arrive pour une raison quelconque de Montréal où existe une

rizerie. Notre approvisionnement de riz nous vient presque exclusivement de Montréal. Il nous parvient pendant certains mois par voie d'eau à raison de 16 c. le 100 livres. Pendant cette période les chemins de fer nous accordent un tarif spécial; j'ignore exactement ce qu'est ce tarif. Mais, pendant l'hiver, quand la navigation est fermée, le tarif sur cette même denrée est de 60 c. le 100 livres. Et c'est à ces gens que vous nous conseillez de nous adresser au sujet de ces taxes convenues pour régler toute difficulté. La chose est impossible.

M. YOUNG: Nous n'avons pas donné ce conseil.

Le TÉMOIN: Quelqu'un l'a donné.

M. Bertrand:

D. Avec les taxes convenues vous pourriez réussir à obtenir quelque chose. Si vous consentiez à expédier tout votre riz par le chemin de fer vous pourriez en venir à une entente satisfaisante avec les chemins de fer?—R. Peut-être. Les porcs pourraient voler, mais ce sont une mauvaise classe d'oiseaux.

D. Le bill est rédigé de manière à donner chance aux chemins de fer. —R. Absolument, mais il n'est pas fait pour placer le petit expéditeur individuel dans une position où nous voudrions le voir.

M. Howden:

Admettez-vous, monsieur Mutch, que le présent bill a pour but de permettre aux chemins de fer d'en arriver avec un expéditeur, disons de votre île au centre du Canada, à un tarif effectif pour toute l'année, qui sera si raisonnable et si satisfaisant qu'il trouvera profitable de prendre une chance sur le transport par eau pendant cinq, six ou sept mois quand votre commerce le justifie?—R. Il n'y a rien qui empêche les chemins de fer d'en agir ainsi aujourd'hui. M. Boulter vous a exposé la chose très clairement. Les chemins de fer aujourd'hui exigent de lui 38 et 40 c. le 100 livres pour le mouvement de ses pommes de terre et wagons complets, et ils ne lui accorderont aucune réduction qu'il expédie le tout ou une partie.

M. Boulter et moi-même devons partir cet après-midi. C'est pour cette raison que je comparais maintenant. Lui aussi doit retourner. Il n'est pas nécessaire de dire pourquoi il doit retourner mais je crois qu'il aurait dû soulever un point à ce sujet. J'en ai pris note mais je crois que la chose lui a échappé. Il retourne pour décharger une cargaison d'engrais afin de récolter plus de pommes de terre pour les gens d'ici et le tarif sur cet engrais de la Hollande à Charlottetown, chargé aux frais du navire et transbordé dans les wagons aux frais du navire à Charlottetown...

M. BOULTER: Non, déchargé à nos frais.

Le TÉMOIN: Le tarif était de $1.70 la tonne. La compagnie de chemin de fer, après le chargement, va joindre ce wagon au convoi et le remorquer de 20 à 25 milles à l'intérieur du pays et le pacer là pour à peu près le même montant que le navire exige pour transporter cet engrais de Hollande.

M. HOWDEN: Je n'en doute pas le moins du monde.

M. Bertrand:

D. Et cependant le chemin de fer ne peut pas faire de bénéfice à un tel prix.—R. Je n'en sais rien. Mais si les choses sont conduites comme celles que nous connaissons, je n'en serais pas surpris. Je crois que s'ils s'y prenaient d'une autre façon pour conduire certaines de leurs affaires, cela serait mieux pour eux.

Avant de terminer j'ai une autre chose à signaler à votre attention. On n'a pas assez appuyé sur ce point, je crois. Nos issues de menunerie sont pour nous d'une importance vitale. Nous les avons toujours fait venir par navire. Je crois que vous appelez ces navires "vagabond". J'ignore quels sont les

arrangements conclus avec les meuneries, mais la farine et la provende arrivent en chargement de wagons et sont conservées en entrepôts. Vous avez eu une illustration de l'avantage pour la province d'utiliser ce mode de transport. C'est bien beau de dire qu'il n'y a pas lieu de craindre le relèvement des tarifs. Peur-être dans le moment en sera-t-il ainsi mais le danger demeure et, je me demande pourquoi créer un danger qui ne peut servir à aucune fin utile? Je prétendrais encore que le but est de se débarrasser des navires vagabonds. Je ne vois aucune autre raison. Et si telle n'est pas la raison alors laissez les navires en service et utilisons-les quand nous le voudrons.

M. D. R. TURNBULL, Halifax, vice-président de la Commission de transport du *Board of Trade* des provinces Maritimes, est appelé.

Le TÉMOIN: Je puis dire, messieurs, que M. Burchell a exposé dans son mémoire mes vues d'une façon si complète que je ne vois rien que je puisse ajouter à ce qui vous a été présenté.

J'aimerais cependant répéter que si ce bill est adopté l'effet sera inévitablement d'augmenter les tarifs par eau et par rail pour les provinces Maritimes tandis que les provinces du centre jouiront encore de la concurrence des camions-automobiles.

Je voudrais ajouter que les producteurs et les consommateurs de nos provinces n'ont pas demandé ce bill. Alors, pourquoi inclure les provinces Maritimes dans son application?

A l'heure présente, comme vous le savez tous, un grand malaise existe et il n'y eut jamais une époque au Canada où il soit plus désirable d'avoir l'harmonie et la bonne volonté dans tout le Dominion qu'à l'heure actuelle. Pourquoi soulever dans le moment une question se prêtant à une si vive contreverse dans les provinces Maritimes comme le présent projet de loi?

M. Howden:

D. C'est votre opinion réfléchie que ce bill ne peut vous faire aucun bien et qu'il vous fera du mal?—R. Absolument.

M. Young:

D. Je comprends que vous parlez spécialement de l'article du bill sur lequel on a tant appuyé ce matin?—R. Je parle de la réglementation du transport par eau.

D. Vous opposez-vous à l'article relatif aux taxes convenues?—R. Je n'avais pas l'intention du tout de parler des taxes convenues. A mes yeux la question des taxes convenues est de nature à nous tromper grandement. Je ne parle pas des provinces centrales du Canada, mais seulement des provinces Maritimes, et si les taxes convenues doivent devenir en vigueur il s'agira simplement alors d'une proposition pour toute l'année. Les navires ne sont en service que pendant six mois et il n'y a qu'une seule réponse à cette proposition. Cela signifie l'élimination des navires et tout ce que je prétends, et c'est aussi le sentiment de tous les autres des provinces Maritimes, que nous sommes tous opposés à la réglementation des navires car nous désirons conserver l'avantage de ce mode de transport.

D. En d'autres mots, le bill établit une disparité injuste?—R. Parfaitement.

M. Isnor:

D. Si ce bill est adopté vous êtes de l'opinion de M. Burchell qui veut que les provinces Maritimes soient excluses de l'application du bill?—R. Précisement.

L'hon. M. Hughes:

D. Croyez-vous que les taxes convenues favoriseront les gros expéditeurs aux dépens du petit expéditeur? Croyez-vous que le bill aurait une de ces conséquences?—R. Cela en serait le principal résultat. Les petits expéditeurs n'ont pas les mêmes chances que les gros.

M. Bertrand:

D. Sous le régime de la loi, le petit expéditeur a le même droit d'obtenir le même tarif que le gros expéditeur?—R. Je le comprends.

E. E. BRYANT, représentant la *Furness Withy Steamship Company*, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, je serai très bref. Je désire appuyer M. Burchell qui vous a parlé des cargaisons qui viennent au Canada des ports de l'Extrême Orient, de l'Amérique du Sud, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Ces navires arrivent aux ports de Saint-Jean et d'Halifax en assez grand nombre et à des intervalles réguliers, soit environ trois ou quatre navires par mois venant mouiller à Halifax. La plus forte partie des cargaisons est en destination du Haut Canada, Montréal, Toronto, Hamilton, etc., et nous sommes en mesure, en effectuant le transport de ces cargaisons par eau des provinces Maritimes à Montréal et Toronto, de coter un tarif plus bas et obtenir de plus fortes cargaisons pour le port d'Halifax.

Vous vous rendrez compte que je parle surtout en faveur d'Halifax. Au cours des cinq ou six dernières années nous avons beaucoup peiné pour arriver à obtenir ces cargaisons qui, ci-devent, gagnaient les ports américains, et nous estimons que si nous perdons ce mode de transport par eau pour le transbordement de ces cargaisons le port d'Halifax en souffrira très sérieusement.

M. Young:

D. Une autre question seulement: Si le service entre les provinces Maritimes et le centre du Canada était éliminé de cet article du bill, vous n'y seriez plus opposé?—R. Personnellement je n'ai aucune objection au bill dans son ensemble; mais si l'article relatif aux taxes convenues était annulé, les choses marcheraient plus facilement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci. Monsieur Burchell, avez-vous fini avec vos témoins?

M. BURCHELL: Oui, merci bien.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous suspendrons la séance jusqu'à 4 h. de cet après-midi.

(A une heure de l'après-midi la séance est suspendue jusqu'à quatre heures.)

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité se réunit de nouveau à quatre heures de l'après-midi sous la présidence de sir Eugène Fiset, le vice-président.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, nous entendrons M. Adolphe Routhier, C.R., du bureau du procureur général de la province de Québec. Avez-vous un mémoire à présenter, monsieur Routhier?

ADOLPHE ROUTHIER, C.R., du bureau du procureur général de la province de Québec, est appelé.

[M. A. Routhier, K.C.]

Le TÉMOIN: J'ai quelques notes que je vous communiquerai et j'espère être aussi bref que possible. Je vous demanderai la permission de réunir ces notes et de verser un mémoire au dossier.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous donnerez-vous un exposé oral aujourd'hui?

Le TÉMOIN: Oui, et j'insérerai quelques-uns des points dans un mémoire que je vous ferai parvenir.

Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, ce n'est pas mon intention de vous ennuyer avec de longues observations. J'ai entendu ce matin, de la part des provinces Maritimes, des remarques très au point. En ce qui concerne la province de Québec, permettez-moi de vous dire, de la part de son procureur général, que nous sympathisons entièrement avec les provinces Maritimes et nous sommes pour le moins d'avis que le status quo qui existait jusqu'à aujourd'hui devrait être maintenu. Si le bill 31 doit devenir loi, ce qui est tout probable, bien entendu, permettez-nous de vous suggérer que ce devrait être sans enlever aux provinces leurs droits et leurs obligations. Je parle ici d'obligations parce que les droits des provinces impliquent réellement des obligations. L'an dernier nous nous sommes présentés devant le comité du Sénat sur le bill B. L'objection que nous avons soulevée, qui est probablement la même que celle que nous soulevons aujourd'hui, fut prise en considération et, avec les observations des autres provinces, elle eut pour effet d'enlever de ce bill tout ce qui pouvait toucher au transport par auto-camion. Il est vrai que tout ce qui touche à ce transport a été enlevé du bill 31, mais nous voulons contribuer à le rendre plus près de la perfection. Si ce bill 31 est meilleur que le bill B de l'an dernier, nous pouvons dire que c'est grâce à l'intervention des provinces et peut-être aussi au délai d'un an. Nous pourrions peut-être suggérer que si ce bill était encore remis à un an, il reviendrait encore amélioré l'an prochain. Ses chances, en tout cas, seraient meilleures comme trois ans que comme deux ans. Toutefois, messieurs, je ne veux pas abuser de l'attention courtoise que vous me prêtez, mais je désire vous signaler les article 10, 11 et 12 de la loi projetée. Je puis dire que notre objection repose plutôt sur une question de forme. Le premier paragraphe de l'article 10 dit que le ministre peut autoriser des navires à transporter des passagers et/ou des marchandises d'un port ou endroit au Canada à un autre port ou endroit au Canada. Si je comprends bien, c'est le principe du bill en ce qui concerne le transport par eau. Maintenant, est-ce que d'un port ou endroit au Canada à un autre port ou endroit au Canada voudrait dire d'un endroit d'une province à un autre port ou endroit de la même province? Si on interprète ainsi ces termes, si c'est bien là l'esprit de la loi, je prétendrais que c'est aller trop loin. La même observation s'applique au premier paragraphe de l'article 11. Je ne vous en parle qu'en passant. Je vous fais remarquer que si c'est bien là la portée du bill, c'est-à-dire, de réglementer le domaine de la navigation jusque dans ses plus petits recoins, je prétends respectueusement que c'est aller trop loin, et, sur ce point, le bill serait probablement inconstitutionnel. Cependant nous voyons à l'article 12 du bill qu'il existe quelque hésitation de la part du législateur quant à la mise en vigueur de cette loi ou aux pouvoirs à lui donner. Le premier paragraphe est ainsi conçu: "La présente partie n'entrera en vigueur sur les eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou à leur égard, que lorsque le gouverneur en conseil aura proclamé qu'elle est en vigueur sur ces eaux maritimes ou intérieures, ou à leur égard." Vous pouvez très bien constater qu'il y a donc quelque hésitation sur l'application du bill et, même s'il devient loi,—et il peut s'écouler encore quelque temps avant qu'il ne devienne réellement loi et qu'il ne soit réellement en vigueur,—si nous allons un peu plus loin nous voyons ce que le paragraphe 5 de l'article 12 ordonne: "Les dispositions de la présente partie ne s'appliquent pas aux navires qui font le transport de marchandises ou passagers (*a*) entre des ports ou endroits de la Colombie-Britannique; (*b*) entre des ports ou endroits de la Baie d'Hudson, de la Nouvelle-Ecosse,

etc...." Vous y pouvez constatez une autre hésitation. Disséquons ce paragraphe, si vous me permettez d'accaparer encore quelques minutes de votre temps, et nous voyons qu'entre les ports ou endroits de la Colombie-Britannique, ce bill ne régit pas le transport des passagers ou des marchandises. Est-ce parce qu'on considère que c'est matière de juridiction locale, de juridiction provinciale? Cela se peut. S'il en est ainsi, tant mieux. Si c'est là l'esprit du bill, nous abondons dans ce sens. Continuons à lire le sous-paragraphe B: "entre ports ou endroits de la Baie d'Hudson, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'île du Prince-Edouard..." Ici encore nous voyons, en ce qui concerne ces provinces, la même dispense que pour la Colombie-Britannique, c'est-à-dire d'un endroit à un autre endroit dans chacune de ces provinces, la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, l'île du Prince-Edouard. Ici encore le législateur a-t-il l'intention de faire entrer en jeu le principe de juridictoin locale? Si oui, tant mieux.

Il existe, à ce paragraphe, quelque chose d'étrange, que je veux vous signaler et qui vous expliquera probablement pourquoi nous nous présentons ici. A ce paragraphe 5 nous lisons: "Les dispositions de la présente partie ne s'appliquent pas aux navires qui font le transport de marchandises ou de passagers entre des ports ou endroits de la Baie d'Hudson, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick..." C'est le paragraphe 5 de l'article 12, et au sous-paragraphe B, nous constatons qu'on a fait une singulière distinction géographique,—j'ignore pourquoi,—et que la juridiction de la province de Québec en matière de transport maritime se voit partagée en deux zones. Autrement dit, tout le transport maritime à l'est de la Pointe-au-Père serait soustrait à la juridiction fédérale tandis que, par déduction, tous les ports à l'ouest de la Pointe-au-Père y seraient assujettis. Autrement dit c'est diviser géographiquement la province en deux parties distinctes, ce qui est une complication s'ajoutant aux autres existant déjà du fait de cette division en se basant sur le fait qu'il existe une juridiction fédérale et probablement une juridiction provinciale en matière de transport maritime.

Me faisant le porte-parole de la province de Québec, je me demande pourquoi cette exception a été ainsi rédigée? Si nous devons être dispensés de l'application du bill, et je prétends que cela devrait être, nous devrions y être soustraits en entier et non pour une moitié seulement. Si nous sommes censés bénéficier du traitement accordé aux provinces Maritimes, parce que, jusqu'à un certain point, je considère Québec comme une province maritime,—la province toute entière devrait être traitée comme telle et non comme province maritime pour une moitié.

M. Hamilton:

D. C'est parce qu'une partie de vos eaux sont intérieures et que l'autre partie est censée être l'océan.—R. La navigation se fait sur tout le parcours. De fait, si c'était le contraire, ce serait peut-être plus logique.

D. A l'ouest de la Pointe-au-Père ce sont des eaux intérieures, tandis qu'à l'est, c'est l'océan.

Le VICE-PRÉSIDENT: Y êtes-vous déjà allé?

M. HAMILTON: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Si vous regardez la Pointe-au-Père comme l'entrée du golfe vous êtes loin du compte.

M. HAMILTON: Voilà la ligne de démarcation établie dans le bill.

Le TÉMOIN: Je ne fais que vous signaler la situation, messieurs. Il y a là quelque chose qui demande explication. Mais en même temps, au point de vue pratique comme au point de vue législatif, cela complique la situation en ce sens que jusqu'à présent un certain nombre de compagnies de navigation opéraient en

vertu d'une charte provinciale. A présent, comment fonctionneront-elles. Celles qui opèrent le long du Saint-Laurent, entre Québec, par exemple, ou Montréal, et le bas du fleuve, seront obligées d'avoir deux permis.

L'hon. M. Stevens:

D. Quelques-unes de ces compagnies sont subventionnées par la province de Québec aussi, n'est-ce pas?—R. Oui. Il y a la *Clark Steamship Company* qui pourrait être affectée de cette manière et la Traverse de Lévis qui a une charte provinciale et un statut provincial. Sa charte a été modifiée plusieurs fois. Quelle serait la situation constitutionnelle de cette charte? Cet article la rendrait nulle et invalide.

M. Bertrand:

D. Pas nulle et invalide.—Je pense qu'elle deviendrait nulle et invalide. Je crois qu'elle se trouverait nulle et invalide en ce sens que la province a le pouvoir de constituer en corporation les compagnies dont les pouvoirs proviennent de l'article 92 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, et si une compagnie ne peut pas justifier l'emploi d'un navire en vertu de l'article 92 de cet acte, elle n'a plus de pouvoirs, et sa charte n'existe plus. Voilà une des complications qui peuvent résulter de la mise en vigueur de ce bill, en ce qui nous concerne.

D. Vous admettrez que si nous exceptons la navigation entre les ports de la Colombie-Britannique parce qu'ils sont sur l'océan, et la navigation dans la baie d'Hudson, à l'île du Prince-Edouard, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Ecosse, il nous faudra aussi excepter certaines parties de la province de Québec qui donnent sur l'océan ou sur le golfe.—R. Pourquoi ne pas excepter toute la province?

D. Alors on demanderait tout simplement de tuer le bill.—R. Ceci peut revenir à cela. Je crois qu'en définitive, ce sera l'aboutissement.

D. Pourquoi le gouvernement fédéral tuerait-il un bill de cette importance parce que quelques compagnies du Québec auraient à demander une nouvelle charte?—R. A présent, je crois que vous cherchez à dissimuler les conséquences.

D. J'aimerais que vous me répondiez. Pourquoi le gouvernement tuerait-il un bill de cette importnace pour l'amour de quelques compagnies qui ne disparaîtront pas mais qui pourraient être obligées de demander un permis fédéral? Quelle est la relation entre les deux?

Le VICE-PRÉSIDENT: Je me demande si vous vous rendez compte qu'à part les compagnies à charte,—compagnies autorisées par le gouvernement provincial ou par le gouvernement fédéral et subventionnées par eux,—à part ces compagnies, il y a des centaines d'armateurs qui exploitent des goélettes entre Québec et le bas Saint-Laurent, qui ne pourraient peut-être pas obtenir une charte et ne peuvent obtenir de permis. Ils opèrent entre la côte sud et la côte nord où il n'y a pas la concurrence des chemins de fer. Cela n'a pas été pris en considération dans la préparation du bill.

M. BERTRAND: On pourrait amender le bill.

Le VICE-PRÉSIDENT: Certainement. Voilà pourquoi je prétends que cette résolution ne devrait pas être si radicale.

M. BERTRAND: Ce ne serait pas une raison pour abandonner le bill complètement ou pour soustraire complètement le Québec à l'opération du bill.

Le VICE-PRÉSIDENT: Non. Je regrette d'interrompre.

Le TÉMOIN: Je suis heureux de l'intervention du président du Comité. Je crois qu'il a exprimé l'objection beaucoup plus fortement que je n'aurais pu le faire moi-même, et avec beaucoup plus de compétence aussi.

Il y a un autre point sur lequel je pourrais appeler votre attention un moment et c'est que, apparemment, d'après le paragraphe 5 de l'article 12, non

seulement la navigation locale de chacune des provinces mentionnées mais apparemment la navigation interprovinciale entre ces provinces seraient aussi exemptes de l'application du bill.

M. BERTRAND: Avez-vous mentionné le paragraphe 12 de l'article 5?

Le TÉMOIN: Le paragraphe 5 de l'article 12, alinéa B. Autrement dit, non seulement la navigation locale dans une province mais la navigation entre ces trois provinces et la partie du Québec dont j'ai parlé tantôt. Voilà de la navigation interprovinciale qui se trouve exceptée. En d'autres termes, c'est un cadeau que les provinces Maritimes obtiendraient et qu'apparemment elles ne sont pas satisfaites d'obtenir. Elles semblent penser que c'est un cheval de Troie.

M. Hamilton:

D. L'objection que vous formulez dans le moment se fonde-t-elle sur la question du droit constitutionnel du fédéral à adopter une telle loi ou sur les avantages ou désavantages qui en résulteraient pour la navigation dans la province de Québec?—R. Je n'ai pas examiné la question des désavantages qui en résulteraient pour la navigation dans le Québec. Il faudrait quelque temps pour examiner ce point. Je crois que, *mutatis mutandis*, une forte partie des arguments présentés ce matin par les provinces Maritimes s'appliquent aussi bien au Québec. Aux solides arguments formulés par les provinces Maritimes ce matin, j'ajouterai qu'il n'y a pas de raison pour créer des unités séparées aux fins de la navigation. Et c'est ce qui arriverait si nous avions deux systèmes de législation parallèles pour le même territoire.

L'hon. M. Stevens:

D. J'aimerais élucider un de ces points. Une forte partie des navires du bas Saint-Laurent, de la côte Nord ou de la côte Sud de la péninsule de Gaspé, partent de Québec?—R. Oui.

D. Un certain nombre des compagnies de navigation ont leur débarcadère à Québec et desservent les endroits les plus isolés du golfe Saint-Laurent?—R. Quelques-unes.

Le VICE-PRÉSIDENT: Oh! non.

Le TÉMOIN: Pas toutes, mais quelques-unes.

Le VICE-PRÉSIDENT: La plupart partent des ports de Rimouski ou de Matane. C'est ce qui a eu lieu durant les cinq dernières années.

L'hon. M. STEVENS: C'est à l'ouest de la Pointe-au-Père.

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui, à l'ouest de la Pointe-au-Père.

L'hon. M. Stevens:

D. Je vais élargir la question. Une forte partie du trafic qui se fait dans le golfe Saint-Laurent vient de l'ouest de la Pointe-au-Père?—R. Oui.

D. Si je comprends bien votre objection, c'est qu'une compagnie de navigation ou un armateur particulier qui navigue depuis des années dans le bas Saint-Laurent ou le golfe, au-delà de la Pointe-au-Père, seraient obligés, d'après le présent bill, de prendre des permis.—R. Deux permis: l'un à Québec et l'autre à Ottawa.

D. Voulez-vous expliquer quel en serait l'inconvénient?—R. Le premier inconvénient, sans doute, serait qu'on soit obligé de prendre deux permis. Cela veut dire pour le temps présent,—il est possible que ce ne soit pas un fardeau, car je ne connais pas le tarif,—le tarif exact des permis dans Québec,—mais je sais qu'ils doivent obtenir un permis de la Commission des services publics, ce qui constitue un fardeau, et ils doivent acquitter des honoraires d'avocat, ce qui en soi est un ennui. Ce n'est pas là, bien entendu, le seul embarras, mais j'en parlerai plus tard.

D. Pour la province de Québec, c'est un problème que de desservir les points isolés de son territoire de l'est?—R. Oui.

D. Et c'est pour cela qu'elle a établi ce système de subvention et d'aide au transport.—R. Oui.

D. Et le point que vous soulevez maintenant est que, après avoir consacré de nombreuses années à établir ce service, on demande maintenant aux navires de se soumettre à la juridiction fédérale et de se procurer un permis?—R. Pour une partie seulement des services, pas pour tous. C'est une situation embarrassante.

M. Bertrand:

D. Vous admettez que pour ce qui est de cette partie de Québec qui est bornée par l'océan, on devrait la soumettre au même traitement que celui qu'on accorde aux provinces Maritimes?—R. Je ne me plains pas du traitement accordé aux provinces Maritimes, seulement, je me demande pourquoi vous ne nous en accordez que la moitié; pourquoi pas le tout?

M. Stevens:

D. Naturellement, ce que je prétends est que, indirectement, quoique l'exemption s'applique à l'est de la Pointe-au-Père, elle est à peu près nulle, car les cargaisons sont chargées à l'ouest de ce point, et les deux services se tiennent, si bien que, quoique le gros de leurs affaires soit transigé à l'est de la Pointe-au-Père, ils sont indirectement tenus quand même d'obtenir un permis?—R. Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Rimouski n'est qu'à six milles de la Pointe-au-Père et à trente milles de ce pont, sur la côte nord, il y avait, dix ans passés, une population de 20,000 âmes. Il n'y avait pas de chemin de fer. Cette population s'est accrue au point de compter maintenant entre 55,000 et 60,000 habitants. Toutes les denrées que ces gens consomment à l'heure actuelle et,—tout ce qu'ils utilisent doivent être transportés par eau de l'un des points suivants: Québec, Rimouski, Sainte-Flavie, Matane ou Gaspé situé à soixante-quinze milles plus bas. Tous ces ports ont une situation semblable. Aucun n'est en concurrence avec les chemins de fer. Bien plus, tous alimentent les chemins de fer. Ceux-ci transportent les marchandises jusqu'à ces ports où on les charge sur les navires à destination de la côte nord pour nourrir une population de 60,000 personnes. Il est facile de vous imaginer que, lorsque les conditions ont tellement changé dans les cinq dernières années, l'on n'ait pas considéré ces choses dans la préparation de cette clause; et je crois que même ceux qui ont préparé cette clause et ce projet de loi, sont prêts, à l'heure actuelle, à pourvoir aux besoins de ces localités.

Le TÉMOIN: Merci, monsieur le président.

M. HAMILTON: S'agit-il de localités à l'ouest de Québec?

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui, à l'ouest de Québec

M. BERTRAND: Non, à l'est de Québec.

M. HAMILTON: Etablissez ce point comme point d'expédition jusqu'à la destination.

Le VICE-PRÉSIDENT: Ce ne devrait pas être Québec,—le port de Québec devrait être exclu—mais je crois que ce devrait être l'extrémité ouest de l'île d'Orléans. On rencontrerait ainsi tous les besoins des ports du golfe Saint-Laurent présentement utilisés, dont la plus grande partie du commerce se fait avec la côte nord. C'est dû au développement de la côte nord du fleuve Saint-Laurent au cours des cinq dernières années.

M. BERTRAND: Ceci satisferait-il aux besoins de tous vos gens?

Le VICE-PRÉSIDENT: Je crois que cela répondra aux besoins signalés par la province de Québec.

Le TÉMOIN: Cela répondra certainement mieux aux besoins que les conditions actuelles,—selon la phraséologie actuelle du bill. Il me semble qu'il pourrait rester quelques bateaux passeurs qui pourraient être atteints, par exemple sur le lac Saint-Pierre.

Le VICE-PRÉSIDENT: La chose pourra se régler par arrêté du conseil. Je crois que la province sera tout à fait satisfaite.

Le TÉMOIN: Sans doute, si on lui en donne l'assurance.

M. HANSON: Peut-on proposer un amendement en ce sens?

Le TÉMOIN: Je n'essaie pas de donner au Comité la phraséologie des amendements à apporter; je me borne à attirer son attention sur la situation telle que nous la voyons, afin qu'il puisse y remédier.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je prie le Comité de m'excuser de prendre autant de son temps. Si je n'avais été qu'un simple membre au lieu d'en être le président, j'aurais donné les mêmes explications.

Le TÉMOIN: Nous comprenons sans doute qu'il n'est pas facile de légiférer en des matières de ce genre.

M. BERTRAND: Voici l'alinéa (h) de l'article 2: "'navire' comprend des vaisseaux de toute description qui excèdent cent cinquante tonneaux de jauge brute". Cette description exclut les bateaux passeurs, je suppose?

Le TÉMOIN: 150 n'est pas un fort tonnage.

M. BERTRAND: Ce n'est pas suffisant?

Le TÉMOIN: Ce n'est pas beaucoup.

M. BERTRAND: Mais l'inclusion de cet article réglerait la question dans une certaine mesure?

Le TÉMOIN: C'est une façon d'envisager la question.

Le VICE-PRÉSIDENT: C'est un des amendements proposés. Voulez-vous continuer?

Le TÉMOIN: Je voudrais signaler un autre point.

M. YOUNG: Connaissez-vous le tonnage des bateaux passeurs qui font le service à Québec?

Le TÉMOIN: Ce sont de très gros navires. Ils portent des canots automobiles et parfois jusqu'à 40 ou 50 automobiles.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le tonnage net est de 700 à 800. Cela s'applique à tous les bateaux passeurs qui font le service entre Rimouski et la rive nord, Matane et la rive nord, Gaspé et la rive nord et la Rivière-du-Loup. Il y a là une situation particulière dons il faudra tenir compte, voilà tout.

Le TÉMOIN: Je voudrais attirer l'attention du Comité sur un autre point. Il faudra trouver une formule pour l'exception quand vous procéderez à la revision. Il sera important de sauvegarder autant que possible la juridiction provinciale pour une faible partie de la navigation. Malgré qu'elle soit minime, elle existe. Elle est de caractère plus ou moins local, entre deux endroits, disons Lévis et Québec. Voilà un exemple et il en est quelques autres sur le Saint-Laurent. Doit-on les envisager comme régionaux tout simplement ou doit-on les inclure dans l'application de la loi comme des droits de navigation et des pouvoirs ressortissant au gouvernement fédéral? J'estime humblement qu'il y a là un point constitutionnel. Il n'est peut-être pas très important, mais même s'il n'est pas très important il faut en tenir compte. Si c'est une question locale, nous faisons respectueusement remarquer qu'elle doit être régie par l'article 92 de l'Acte de l'Amérique britanique du Nord et non par l'article 91, nonobstant les termes de la subdivision 10 de l'article 91. La subdivision 10 de l'article 91 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord embrasse la navigation et les bâtiments ou navires. Or, devons-nous dire que les mots "La navigation et les bâtiments ou

navires" constituant la subdivision 10 de l'article 91 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord donnent virtuellement au gouvernement fédéral le pouvoir de prendre sous son autorité et de réglementer toute navigation, où qu'elle se pratique, au Canada? Je prétends respectueusement que cela ne doit pas aller à l'encontre de l'intention pratique des Pères de la Confédération. Je vous signalerai respectueusement que la subdivision 10 de l'article 91 n'est pas la seule de cet article qui se rapporte à la navigation. Il y a la subdivision 9, qui comprend:

Les amarques, les bouées, les phares et l'île de Sable. Cela se rapporte à la navigation et ce n'est pas dans la subdivision 10.

Il y a la subvention 11, qui comprend:

La quarantaine, et l'établissement et le maintien des hôpitaux de marine.

Voilà encore des choses qui touchent de près à la navigation. On peut dire que ce sont réellement des accessoires de la navigation. Cependant, ils ne figurent pas dans la subdivision 10. Il y a encore la subdivision 12, qui comporte:

Les pêcheries des côtes de la mer et de l'intérieur. Bien, tout le monde sait que la pêche, surtout dans le golfe Saint-Laurent, se fait sur de petites embarcations. Voilà une autre forme de navigation. Sans doute, dans l'espèce, la navigation n'est pas la principale chose; c'est toutefois de la navigation sous une forme ou une autre, et ce n'est pas compris dans la subdivision 10. Il y a encore une subdivision, qui est assez instructive, le numéro 13, qui comprend:

Les passages d'eau (ferries) entre une province et tout pays britannique ou étranger, ou entre deux provinces.

En d'autres mots, les passages d'eau entre deux provinces comptent comme de la navigation interprovinciale et tomberaient sous la juridiction exclusive du parlement fédéral; mais par déduction cela exclut les passages d'eau provinciaux. Par conséquent, je dis que c'est là que surgit la difficulté. Il faut prendre quelque soin de protéger les droits des provinces,—de chaque province et non pas seulement de la province de Québec,—en ce qui concerne la navigation locale. Quelle est exactement l'étendue de ces droits? C'est peut-être difficile à analyser ou à définir précisément, mais le droit est là et il faut le sauvegarder.

L'hon. M. STEVENS: Ce point ne s'est-il pas réglé par la pratique depuis la Confédération?

Le TÉMOIN: J'ai examiné...

L'hon. M. STEVENS: Aucun passage d'eau purement provincial ne tombe sous l'autorité fédérale.

Le TÉMOIN: La seule manière dont nous constatons que la question s'est réglée dans la pratique, c'est que la province de Québec a accordé des chartes provinciales aux compagnies de passage, dont quelques-unes opèrent en vertu de statuts provinciaux.

M. BERTRAND: Vous ne connaissez pas de cas qui aient été décidés par la Cour suprême ou par le Conseil privé?

Le TÉMOIN: La seule chose qui m'a paru d'application pratique, c'est que pendant des années la Traverse de Lévis s'est adressée à la législature de Québec bien des fois et que M. Lanctot, le substitut du procureur général, jugea à propos de laisser adopter ces bills par la législature, convaincu que celle-ci avait juridiction et qu'Ottawa n'avait pas à intervenir. Voilà le côté pratique de la question. Quant aux décisions des tribunaux, je n'en ai pas vu et je n'ai pas entendu dire qu'il en avait été rendu, mais c'est possible qu'il y en ait.

M. BERTRAND: Je ne crois pas que la question ait jamais été tranchée.

M. HAMILTON: Le même argument ne s'appliquerait-il pas aux chemins de fer, entre deux endroits de la même province?

Le TÉMOIN: Je n'aimerais pas à répondre à cela de but en blanc, car ce sont là des questions d'ordre constitutionnel.

M. HAMILTON: Il me semble que le même raisonnement pourrait se faire, à moins qu'il n'y ait quelque chose dans l'Acte de l'Amérique britannique du Nord pour indiquer une exception.

Le TÉMOIN: Il y a là un point à discuter.

L'hon. M. STEVENS: Un chemin de fer purement provincial ne relève pas de la Commission des chemins de fer.

M. BERTRAND: Même si ces chemins de fer sont déclarés être pour l'avantage du Canada entier?

L'hon. M. STEVENS: A moins qu'ils ne soient reliés à une voie principale.

Le TÉMOIN: Je puis dire que j'ai un projet d'amendement, mais je ne dis pas que c'est un modèle. C'est simplement pour vous montrer comment nous avons tenté de résoudre la difficulté à l'autre point de vue ou en contre-partie, pourrait-on dire. Notre Loi concernant la Commission des service publics, qui a les mêmes problèmes en sens contraire, définit un service public comme suit:

> Les mots "service public" signifient toute corporation autre qu'une corporation municipale ou scolaire, toute société, personne ou association de personnes, sujettes à l'autorité législative de cette province, leurs locataires, fidéicommissaires, liquidateurs ou receveurs, qui possèdent, exploitent, administrent ou contrôlent un système, outillage ou matériel pour le transport de voyageurs ou de marchandises sur un chemin de fer, un tramway, ou sur les lacs, rivières et cours d'eau.

Puis on trouve cette exception:

> L'application de la présente loi auxdits services publics et la juridiction de la Commission à leur égard ne s'étendront qu'aux matières relevant de l'autorité législative de la province.

Ne pourrait-on pas insérer une disposition semblable dans le présent bill, si on l'adopte, et alors les droits de chacun seront sauvegardés? Sans doute, vous pouvez me dire qu'il faudra décider de chaque cas selon son bon droit. Très bien. Probablement qu'à la longue chacun aura meilleure justice...

Le VICE-PRÉSIDENT: Etes-vous prêt à rédiger un amendement dans ce sens?

Le TÉMOIN: Je n'aimerais pas prendre sur moi de suggérer un amendement. Je suggère une idée, que j'inclurai dans mon mémoire, et on pourra l'adopter si on la trouve opportune. Je sais que les légistes du ministère de la Justice sont des avocats très capables et très instruits. Cette législation est très difficile.

M. BERTRAND: Vous n'admettriez pas qu'ils sont plus instruits que les légistes de Québec?

Le TÉMOIN: Je suis prêt à l'admettre.

M. BERTRAND: Je suis un ancien légiste de Québec, et je ne serais pas prêt à admettre cela.

Le TÉMOIN: Si on leur posait cette question, ils répondraient peut-être de la même manière.

M. MCCULLOCH: Il y a un navire qui voyage entre Montréal et Pictou, qu'on appelle le *Gaspesia*, qui appartient à la *Clarke Steamship Line*, et qui jauge 640 tonneaux. Cette loi empêcherait-elle ce navire de circuler entre Montréal et Pictou?

Le VICE-PRÉSIDENT: Non, si l'on adopte l'amendement proposé.

M. MCCULLOCH: Peut-on l'empêcher à présent?

M. YOUNG: Non, pas à présent.

M. HANSON: Il n'y a pas de règlements à présent.

Le VICE-PRÉSIDENT: Par le bill actuel, on pourrait certainement. Seuls les navires de 150 tonneaux sont exemptés.

Nous vous sommes extrêmement obligés, monsieur Routhier, pour votre exposé. Vous nous enverrez votre mémoire?

Le TÉMOIN: Oui. Vous l'aurez mercredi ou jeudi.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous entendrons maintenant le représentant de l'Association des meuniers.

M. ISAAC PITBLADO est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, me voici devant vous à la tête d'une délégation de l'Association nationale des meuniers canadiens (*Canadian National Millers' Association*). Cette association comprend un grand nombre de minoteries et meuneries que je mentionnerai par ordre alphabétique, pour une raison manifeste. Ce sont la *Lake of the Woods Milling Company*, la *Maple Leaf Milling Company*, la *MacDonald and Robb Limited*, la *Ogilvy Flour Mills Company*, la *St. Lawrence Flour Mills Limited*, et la *Western Canada Flour Mills Limited*. Toutes sont membres de l'association, et je présente les vues non seulement de l'association elle-même, formulées par résolution du bureau de l'association, mais aussi les opinions individuelles des membres, sauf un. La *Quaker Oats Company* n'approuva pas à tous égards l'exposé que je présente au nom de l'Association et au nom des autres membres, et avec votre permission, monsieur le président, ainsi qu'avec celle des dirigeants de la Quaker Oats eux-mêmes, je dirai peut-être, avant de finir, qu'elles sont les parties de notre mémoire sur lesquelles ils sont d'un autre avis. Avant de lire le mémoire qui a été déposé, je dirai que ce mémoire concerne la farine. Vous avez entendu parler des pommes de terre. Nous en avons passablement entendu parler aujourd'hui, dans un exposé qui était excellent, à mon avis, monsieur le président. Vous avez entendu parler d'autres denrées. Je vais vous parler de la farine. En fait, quelle est notre difficulté au sujet de la farine? Avant de lire le mémoire, je mentionnerai le fait que le grain est exempt de l'application de la présente loi et qu'à notre avis la farine devrait l'être aussi. Voilà le grand point de notre mémoire. J'aurai peut-être quelque chose à dire sur d'autres parties du bill, sur les clauses générales, mais ceci est le principal point que les meuniers ont en vue.

Deux de ces compagnies n'ont des minoteries que dans l'ouest du Canada: je veux dire à l'ouest des Grands Lacs. Deux n'ont des minoteries que dans l'Est. Les quatres autres en ont dans l'Est et dans l'Ouest. Et cependant, sauf l'exception que j'ai mentionnée, ils se sont tous unis pour vous adresser ce mémoire, bien que les intérêts individuels des meuniers puissent n'être pas affectés de la même manière, si la législation demeure telle qu'elle est. Ils sont d'accord, toutefois, parce qu'il s'agit d'une question de principe. A cause de ce principe, les compagnies se sont unies, sauf une, pour approuver ce mémoire.

Les deux compagnies qui opèrent dans l'Ouest canadien seulement, y possèdent, à divers endroits, six minoteries dont la capacité quotidienne totale est de 24,000 barils de farine. Les deux compagnies qui n'opèrent que dans l'Est ont une capacité journalière de 3,250 barils. Les divers endroits de l'Ouest canadien où se trouvent les minoteries sont Kenora, Keewatin, Winnipeg, St-Boniface, Moose-Jaw, Saskatoon, Medecine-Hat, Edmonton et Calgary. Les compagnies meunières qui opèrent dans l'Est du Canada, à l'est des Grands Lacs, ont des minoteries à Goderich, Port-Colborne, Toronto et Montréal. Et la Quaker Oats en a une à Peterboro. La capacité productive totale des minoteries actuelles, si elles fonctionnaient à plein rendement,—Je parle de celles que je représente,—est la suivante: minoteries de l'Ouest, 43,200 barils par jour; minoteries de l'Est, 32,250 barils par jour.

L'industrie meunière du Canada est très importante. D'après l'Annuaire du Canada et d'après une enquête faite par la Commission canadienne du blé, à

l'aide des statistiques du ministère de l'Agriculture, le capital engagé dans les minoteries du Canada,—je ne parle pas seulement des nôtres mais de celles du Canada tout entier,—se chiffrait, en 1934, à une somme de $52,491,680, et le nombre des employés était de 4,263. La somme versée en salaires et appointements en 1934 était de $4,443,991. L'industrie que je représente ici, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, est très considérable et existe au Canada depuis longtemps.

Nous avons déposé un mémoire entre les mains du secrétaire du Comité, il y a quelque temps. Avec votre permission, monsieur le président, je voudrais lire ce mémoire et le supplémenter d'une exposé oral. Le mémoire que nous avons confié au secrétaire du Comité se lit ainsi:

1. Le bill susmentionné, actuellement devant la Chambre des communes, à Ottawa, vise à établir un Commission des transports ayant entre autres, le pouvoir de patenter et de réglementer le mouvement des marchandises sur les Grands Lacs.

2. Ce bill, qui remplace un bill d'une plus grande portée défait au Sénat l'an dernier, exclut de son application le grain en vrac, mais malheureusement n'exclut pas la farine ni les autres produits de céréales.

3. L'exclusion du grain en vrac mérite une mention approbative, car elle supprime le danger de l'effet restrictif que pourraient avoir des taux arbitraires sur le commerce d'exportation du blé canadien.

4. La libre concurrence que se font les navires pour obtenir des cargaisons de grain canadien à transporter sur les Grands Lacs, facilite certainement la vente de ce grain outre-mer et donne au cultivateur de l'Ouest le bénéfice qui en résulte. Elle est donc manifestement à son avantage.

5. La farine et les autres produits de céréales voyagent actuellement entre les minoteries de l'Ouest et la tête des Lacs au même prix que le grain en vrac, et devraient demeurer dans la même catégorie, sous l'empire de n'importe quelle loi de transport, afin de pouvoir s'expédier aux mêmes conditions que le grain, sur les Grands Lacs.

6. Le grain en vrac étant seul exempt de réglementation, la farine et les autres produits de céréales subiraient un désavantage injuste.

7. Depuis les débuts de l'industrie meunière dans les provinces de l'Ouest jusqu'à présent, le grain et les produits du grain (farine, provende, etc.) ont été traités comme une seule denrée et considérés comme inséparables. Ils circulent ensemble avec la même liberté, étant indispensables l'un à l'autre. Ce principe doit demeurer inviolé si l'industrie doit durer.

8. La farine canadienne est reconnue dans le monde entier comme étant le prototype de la qualité. Pour cette raison, elle est devenue le meilleur facteur de vente du blé canadien. Les meuniers étrangers ne peuvent soutenir la concurrence de la farine canadienne sans employer le blé canadien. Là où la farine canadienne se vend librement, le marché du blé canadien s'étend; là où la farine canadienne subit des restrictions de vente, le marché du blé canadien diminue automatiquement. Il est donc d'importance capitale qu'il n'y ait pas de différence entre le tarif de transport du grain en vrac et celui de la farine et des autres produits du grain, car cette différence aurait sans doute pour effet de réduire sensiblement l'exportation de la farine canadienne, qui à son tour ferait réduire l'exportation du blé canadien, au désavantage permanent des cultivateurs de l'Ouest.

9. Au cours de la présente campagne, les minoteries américaines reprennent leur commerce d'exportation de la farine aux dépens du producteur et de l'industrie du Canada. On peut voir facilement quelle difficulté le Canada aurait à soutenir cette concurrence, si nos frais de trans-

port étaient fixés, tandis que l'industrie américaine continuerait à expédier farine et produits de céréales sur un pied de concurrence avec le grain en vrac.

10. Les intérêts vitaux de l'agriculture, de l'industrie et de la main-d'œuvre de l'Ouest sont clairement menacés. Si le bill demeure dans sa forme actuelle, la plus grande partie de la capacité de rendement des meuneries de l'Ouest devra, de toute nécessité, disparaître complètement. Il est évident qu'une telle attitude porterait un sérieux coup à l'industrie et à la population ouvrière de l'Ouest. Bien plus, on verrait diminuer considérablement l'approvisionnement d'issus de monture nécessaire aux éleveurs et aux cultivateurs de tout l'Ouest.

11. Nulle industrie peut-on dire, n'est plus naturellement à sa place dans les provinces des Prairies que celle de la meunerie. Il importe de maintenir cette situation logique dans l'économie nationale. Tous les intéressés à la prospérité essentielle de l'Ouest devraient faire le nécessaire pour voir à ce que l'on ne fasse rien pour nuire ou poser des restrictions sous quelque forme que ce soit à la vente du blé canadien ou de la farine canadienne et autres produits des grains au pays ou à l'étranger. Ce principe une fois posé, les produits de la farine et des grains, tout comme les grains eux-mêmes, doivent en principe fondamental être exclus des clauses de tout bill relatif au transport.

12. Nous suggérons donc respectueusement les amendements suivants au projet de loi:

Page 6, article 12, paragraphe 4, après le mot "en vrac" ajouter "ou la farine, ou d'autres produits des grains, ou des sous-produits des grains en vrac, en sac ou sous toute autre forme d'empaquetage."

Page 13, article 34, après le mot "en vrac" ajouter "ou la farine, ou d'autres produits des grains, ou des sous-produits des grains en vrac, en sacs ou sous toute autre forme d'empaquetage."

et tous autres amendements de nature à libérer la farine et autres produits des grains des clauses du bill.

Respectueusement soumis,

Le vice-président,
R. A. HENDERSON.

Le secrétaire,
D. E. MURPHY.

Voilà monsieur le président et messieurs, les demandes que nous vous soumettons,—le court mémoire que nous avons déposé aux mains du secrétaire du Comité.

Et maintenant permettez-moi de déclarer tout d'abord que les grains et la farine sont des denrées concurrentielles ou plutôt et pour être plus exact, ils sont une seule et même chose présentée sous des formes différentes. L'usage qu'on en fait est le même. Le blé part de l'Ouest canadien pour devenir farine. Une partie devient farine dans l'Est canadien. La plus grande partie, et de beaucoup, de ce blé s'exporte au Royaume-Uni et dans d'autres pays pour être converti en farine. Le blé quitte maintenant la tête des lacs, et il va continuer à le faire aux termes du bill, pour être transporté par eau sur les Lacs à des tarifs de concurrence, tarifs non réglementés, tarifs établis par le jeu de la concurrence, et il est moulu dans l'Est canadien, ou il est exporté et moulu par les meuniers du Royaume-Uni ou d'autres pays. Or la farine obtenue au Canada doit faire face à la concurrence de ce blé, en quelque pays qu'on utilise la farine, et si le blé destiné à l'exportation a bénéficié d'avantages tarifaires de transport, l'industrie meunière canadienne se trouve désavantagée

pour recontrer la concurrence des meuneries britanniques ou étrangères. Toutes nos meuneries canadiennes qui vendent de la farine destinée à l'exportation ont à tenir tête sur les marchés étrangers non seulement aux grains canadiens d'exportation (et c'est là le premier point que j'ai établi) mais aussi aux grains des autres pays exportateurs; en effet, les meuneries étrangères peuvent ne moudre que du blé canadien (quelque-unes le font d'ailleurs) ou moudre en partie du blé canadien ou moudre du blé nullement canadien. Et alors nous en sommes à ce point qu'il nous faille concurrencer notre propre farine non seulement celle tirée de notre propre blé exporté à l'étranger, mais aussi celle obtenue du blé d'autres pays exportateurs.

Je voudrais aussi maintenant vous exposer la situation entre les meuneries de l'Est et celles de l'Ouest,—et cette étude est très importante,—en me plaçant au point de vue de la disparité injuste qui existe entre les meuneries canadiennes. Les meuneries de l'Est peuvent faire venir leur blé chez elles à des tarifs concurrentiels non réglementés, établis par le jeu ordinaire de la concurrence. Les meuneries de l'Ouest expédient leur farine à des tarifs réglementés. Nulle division chez nous, par la situation entre les meuneries de l'Est et celles de l'Ouest diffère. Comme je viens de le dire, un seul de nos minotiers diffère d'avis en ceci, et je vais vous montrer ce qu'il pense quand il se présentera,—qu'il ne s'agit pas tant de la situation entre les meuneries de l'Est et celles de l'Ouest mais bien de savoir s'il ne conviendrait pas de réglementer aussi les grains. Nous sommes unanimes, à une exception près, sur le texte de ce mémoire; et si le grain originaire de l'Ouest canadien bénéficie, au transport d'un traitement de faveur qui a sa répercussion sur le tarif de la farine originaire de l'Ouest canadien, les meuneries de l'Ouest souffrent d'un désavantage dans la vente de leur farine tant sur le marché domestique que sur le marché étranger. J'ai parlé de la concurrence entre nos meuneries et les meuneries étrangères dans la vente de la farine partout où l'on en consomme. Je suis en mesure de dire que cette concurrence est active et serrée. Il suffisait de suivre les délibérations de la commission Turgeon, toute récente, monsieur le président, comme il me fut donné de le faire, pour constater à quel point cette concurrence est active en tous lieux. Pour cette raison la farine, notre farine canadienne, entre en lutte directe et serrée avec le blé, une fois atteints les marchés mondiaux consommateurs, qu'il s'agisse du marché anglais, (je devrais dire du marché britannique), ou du marché de tout autre pays consommateur. Nous croyons donc que les grains et la farine devraient obtenir les mêmes avantages tarifaires de transport et que la farine ne devrait pas subir de désavantage. Si les grains sont exemptés des clauses du bill, nous prétendons qu'il devrait en être de même de la farine et des produits du grain. C'est là notre sentiment franc et net, monsieur le président. C'est notre vœu bien précis.

Je désirerais appuyer quelque peu sur certains arguments pour prouver que l'industrie de la meunerie est une grosse industrie; elle est importante, et si l'on ajoute quelque chose, ne fût-ce que quelques cents par baril, au coût de la farine sortie des meuneries de l'Ouest et destinée à l'exportation, ou au coût de la farine sortie des meuneries de l'Est destinée à l'exportation, l'on nuit non seulement à la farine canadienne mais aussi au blé canadien. La fabrication de la farine est heureusement l'une des industries naturelles de ce pays. Ce n'est pas une industrie artificielle. Elle est l'une des plus anciennes du pays. Il y a avantage pour le Canada aussi à fabriquer ici même nos produits naturels au lieu de se contenter de les exporter tous à l'état nature. C'est un axiome. Il s'agit en effet et avant tout du gagne-pain que cette transformation assure à notre population partout où se trouvent des meuneries; mais je n'ai pas besoin d'appuyer sur ce point auprès d'aucun des membres de ce Comité.

Pour en arriver maintenant à l'Ouest canadien, car ce sont les meuneries de l'Ouest canadien qui vont souffrir le plus si l'on repousse notre requête, on peut constater de quelle importance sont les meuneries de Keewatin, Kenora,

[M. I. Pitblado.]

Winnipeg, Saint-Boniface, Saskatoon, Moose-Jaw, Medecine-Hat, Edmonton et Calgary, pour les endroits où elles se trouvent. A chacun de ces endroits la meunerie a contribué à peupler le pays. En certains lieux, je puis bien le dire puisque je connais assez bien l'Ouest canadien,—la meunerie est la grosse industrie; on en peut dire autant des endroits de l'Est canadien où se trouvent nos meuneries; toutefois ces dernières ne sont peut-être pas aussi importantes pour les endroits particuliers où elles sont situées à cause de l'existence de quantité de grosses industries à la plupart de ces endroits. Il n'y a pas seulement l'avantage direct d'un emploi sur place pour ceux qui travaillent à cette industrie; les meuneries assurent des commandes aux manufacturiers de sacs, au tonnelier, à l'ajusteur, au fabricant d'outillage de meunerie; toutes ces meuneries utilisent en grand l'énergie hydroélectrique là où elles se trouvent; elles assurent du transport aux chemins de fer chargés de transporter tous ces articles aux endroits où se trouvent les meuneries; et plus elles sont distantes du lieu de fabrication des sacs, barils et autres articles plus il y a de marchandise à transporter par les chemins de fer du pays.

Je dirai plus, les meuneries, j'y appuie, partout où elles existent dans toute l'étendue du pays, fournissent à porté de la main les issues, le son sous toutes ses formes, aliments nécessaires à l'industrie laitière, à l'élevage des volailles et à l'alimentation du bétail dans cette région.

Nos meuneries locales jouent un grand rôle dans l'approvisionnement de toutes ces denrées aux populations qui les entourent. Et je déclare que ce serait nuire grandement à l'élevage du bétail, et quand je parle du bétail, je veux dire l'aviculture, l'industrie laitière et toutes les industries d'élevage d'animaux pour le marché, ce serait donc nuire grandement à tous ces intéressés que de laisser le monopole de nos grandes meuneries à l'Est canadien.

M. HOWDEN: Bien; bien.

Le TÉMOIN: Je pourrais aussi parler des avantages assurés par nos meuneries de l'Ouest qui achètent constamment à la porte des cultivateurs le blé qu'il faut pour leur exportation. Elles constituent de grosses consommatrices du blé de nos cultivateurs, et ce directement sur le marché local.

Autant donc de prouvé pour l'industrie et autant de prouvé pour l'opportunité d'avoir nos meuneries dans l'Ouest canadien.

Monsieur le président, on m'a dit l'autre jour que cette grande industrie de la meunerie utilisatrice de notre blé de l'Ouest, car c'est de ce dernier que je veux vous entretenir, du blé dur de l'Ouest, je veux dire de la farine qui nous arrive de l'Ouest par les Grands Lacs, est née dans l'Ouest canadien et s'est développée dans l'Est canadien.

Pour en revenir à la farine d'exportation, je désirerais énumérer au Comité les pays auxquels le Canada a vendu de la farine l'année dernière. Je suis en mesure de déclarer en toute franchise, monsieur le président, qu'au moment où siégeait la commission Turgeon et où j'écoutais certains représentants des meuneries désigner les pays qu'ils approvisionnaient de farine, je croyais qu'ils n'expédiaient de la farine qu'à la Grande-Bretagne. Mais après l'audition de tous les témoins et à la lecture du dossier je constatai qu'en 1936-1937 les meuneries du Canada avaient exporté un volume global de 4,525,000 barils de farine.

M. McIvor:

D. Cette année-là seulement?—R. Oui, pour cette année-là seulement, pour l'année 1936-1937. Et rappelez-vous que ce chiffre n'égalait pas l'ancien chiffre; en effet, les contingentements et les restrictions imposés par les autres gouvernements à notre farine avaient réduit le volume que nous leur vendions aux années antérieures. Tout de même nous avions réussi à maintenir le chiffre de nos exportations à 4,500,000 barils de farine en 1936-1937.

Quelle proportion de ce blé avions-nous, à votre avis, vendu au Royaume-Uni? A peine un peu plus de la moitié, et nous avions exporté tout près de la moitié de tout notre rendement un peu partout dans le monde. J'ai en mains, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, une liste de quarante-six pays, liste dressée sur la statistique fournie par le ministère de l'Agriculture, à qui nous les meuniers canadiens avons réussi à vendre notre farine. Le Royaume-Uni en a pris environ la moitié, comme je viens de le dire. Terre-Neuve vient ensuite. Je pourrais vous donner les noms des pays acheteurs: La Jamaïque, Trinidad et autres pays des Antilles britanniques; la Guyane anglaise; Hong-Kong; le Japon; la Finlande; les Antilles françaises; la Norvège, 175,000 barils; L'Etat libre d'Irlande, une petite quantité; les Iles Philippines; Sierra-Leone; le Vénézuéla; les Etats-Unis aussi en ont acheté en dépit des droits très élevés Or une unique raison explique cette demande, la haute qualité de notre farine.

Je n'épuiserai pas la liste devant le Comité, monsieur le président. Il serait oiseux de fournir les noms de tous ces pays mais la liste comprend quarante-six noms recueillis dans la statistique fournie par le ministère de l'Agriculture.

M. Bertrand:

D. Monsieur Pitblado, nous reconnaissons tous la grande importance de l'industrie de la meunerie.—R. J'achève, monsieur Bertrand. Je suis aise que tous s'en rendent compte car il m'importe beaucoup de vous en persuader, étant donné que nous vendons la moitié de notre farine hors du Royaume-Uni.

D. Je ne veux pas vous interrompre mais je désire vous déclarer que nous reconnaissons tous que cette industrie est des plus importantes et qu'il vous est inutile d'appuyer davantage sur ce point.

M. Parent:

D. Et il en fut toujours ainsi.—R. Toujours. Je me contente de souligner le fait. Ne craignez pas de me voir prendre encore de votre temps à ce sujet, toutefois je désire ajouter que dans chacun de ces pays ou dans tout autre pays où nous vendons un baril de farine il nous faut concurrencer les meuneries de l'Angleterre, de l'Australie, des Etats-Unis, des meuneries régionales ou encore des meuneries locales des pays dotés de meuneries; et j'ajouterai, il nous faut concurrencer plus d'une de ces meuneries. Mais là où je désire en venir surtout, et c'est pourquoi j'appuie sur son importance, c'est que quelques cents de plus ou de moins par baril, quelques cents à peine sur chaque baril de notre farine nous assurent ou nous enlèvent une vente. Voilà ce que j'avais à dire.

Je désire ajouter quelques considérations que l'on retrouve dans notre mémoire; je vais me hôter. Je fus tout surpris d'entendre dire que notre farine canadienne était le meilleur agent de vente du blé canadien sur les marchés exportateur du monde. On aurait pu croire que plus nous vendions de farine, moins nous vendrions de blé.

M. Young:

D. C'est tout le contraire.—R. C'est en effet tout le contraire. Les témoignages rendus devant toutes les commissions prouvent le contraire. Cette question fut débattue en 1925 par la Commission royale des grains présidée par le juge Turgeon. Le doyen Rutherford se rendit dans les vieux pays et constata qu'à l'époque la moitié de la farine utilisée en Ecosse était importée. Le Canada et l'Australie ont eu leur bonne part du gâteau. La part du Canada est considérable, et celle de l'Australie serait plus large si ses exportations étaient plus constantes. Le doyen Rutherford déclare:

> On m'a dit à Glasgow que ce fut la farine tirée des blés forts et durs de printemps importés il y a des années qui a nécessité une modification

du système de mouture et leur a fait une place dans l'industrie de la meunerie en Ecosse. Un boulanger de vieille expérience de Glasgow m'a déclaré: "La farine tirée de votre blé n° 1 Nord est notre gros atout."

Il ajouta:

> L'Ecosse utilise surtout le blé Canadien pour alimenter son industrie de la boulangerie, et vu l'insistance de la part des boulangers d'Ecosse pour obtenir la meilleure farine forte canadienne, les meuniers d'Ecosse, dans leurs efforts pour conserver leur bonne part de la vente de la farine dans la lutte contre les importateurs de farine, se voient forcés de moudre dans une forte proportion le blé n° 1 Nord.

La situation fut-elle la même, l'an dernier? Les meuniers ont approché le juge Turgeon à Winnipeg et lui ont soumis un vœu très semblable à celui qu'ils ont inclus dans ce mémoire. Ils lui ont dit:

> Aujourd'hui, tous ceux qu'intéresse le problème de la mise sur le marché du blé s'accordent à considérer ce commerce de la farine avec l'étranger comme d'une importance primordiale pour les intérêts de nos producteurs de grain, vu que la farine canadienne fixe l'étalon de qualité dans les marchés d'importation. Le minotier doit donc utiliser le blé canadien s'il veut se maintenir au niveau de la concurrence.
>
> A ce point de vue la farine canadienne est donc le meilleur agent de vente du blé canadien, et la perte de l'exportation d'un baril de farine représente une perte bien plus grande d'exportation de blé que la quantité de grain requise pour produire cette farine.

Ce témoignage venait d'un des minotiers. Je l'ai moi-même entendu et je croyais cette déclaration quelque peu exagérée. Ensuite, j'en ai entendu un autre se prononcer dans le même sens:

> Une autorité en matière de grain affirme que la farine moulue au Canada, une fois établie sur un marché étranger, fixe un étalon de qualité qui crée des débouchés au blé canadien.

Le juge Turgeon demanda au témoin:

Qui est cette autorité?

Et le témoin de répondre:

> C'est la Commission canadienne du blé qui se prononce ainsi dans un opuscule du 31 octobre 1936 intitulé: *"Canada's Wheat Export Trade."*

Le renvoi était exact mais la date était erronée. La Commission canadienne du blé a rédigé, en 1936, un rapport complet sur le commerce d'exportation de la farine canadienne, et ce que le témoin avait lu était une citation exacte de ce que le rapport disait à ce sujet.

Ensuite, nous sommes allés recueillir des dépositions en Europe. Bien entendu, la Commission s'occupait de tout ce qui concerne le blé. M. W. H. Rutherford, de la maison *W. H. Rutherford and Company*, importateurs de farine, témoigna à Glasgow le 27 juillet 1937. Entre autres choses il dit, à la page 10,415:

> Au début, c'est l'importation de la farine du Manitoba qui établit la réputation du blé du Manitoba. Je me souviens que quand M. Foster était ici, le fait lui fut signalé. La farine a donné au blé manitobain sa réputation, et les minotiers, alors, commencèrent à l'utiliser.

Un peu plus loin on lit cette déposition:

> D. Vous dites que l'importation de la farine manitobaine, à votre avis, est un des facteurs dominants qui portent les minotiers d'ici à utiliser le blé canadien pour leur mouture?—R. Cela ne fait pas l'ombre d'un doute; c'est la qualité de la farine qui les a poussés à utiliser ce blé.

Nous avons entendu le témoignage d'un des plus gros minotiers d'Ecosse, qui utilise annuellement environ 4,000,000 de boisseaux de blé canadien. Il déclara que dans la mouture de sa farine il n'utilisait pas autre chose que le blé canadien, et il dit, dans sa déposition, qu'il le faisait pour concurrencer les importateurs du produit canadien.

A Londres, le 16 juillet 1937, nous avons entendu les représentants de la *National Association of Flour Importers*. Quatre représentants de l'association étaient présents et leur porte-parole, de la part de tous, témoigna comme suit:

> D. Croyez-vous que l'importation de farine canadienne ait une répercussion quelconque sur l'importation du blé canadien? Cause-t-elle quelque accroissement dans les importations de ce blé? Quel effet produit-elle?—R. Il est difficile de dire si elle peut être cause de quelque accroissement mais je crois fermement que l'importation de farine canadienne implique ou force l'importation de blé canadien?
>
> D. Pourquoi? Voulez-vous développer cet avancé?—R. Quand un étalon de qualité s'établit, le public s'y habitue. Il connaît maintenant le goût du blé canadien et de la farine canadienne. Une fois qu'il s'y est habitué il demande ce produit. Sans doute, le minotier anglais tend à réduire, quand il le peut et autant qu'il le peut, la proportion de blé manitobain qui doit entrer dans son mélange.
>
> D. A cause du prix—R. Oui. Je crois que s'il n'existait pas cette poussée constante et énergique de notre propre commerce et s'il n'y avait pas les minotiers canadiens d'ici, le minotier anglais tendrait à réduire au strict minimum l'emploi du blé manitobain. Si la situation était autre qu'elle ne l'est aujourd'hui, je crois que ce minimum serait de beaucoup inférieur à ce qu'il est présentement.

Je pourrais vous citer maintes autres dépositions semblables, mais ce serait superflu. Après avoir entendu tous ces témoignages je suis revenu croyant et, aujourd'hui, je crois encore fermement que si vous imposez quelque restriction ou si vous établissez une disparité quelconque entre les services de transport...

M. Bertrand:

D. Où voyez-vous cela dans le bill?—R. Je dis cela, monsieur Bertrand, parce que le blé se dirigeant vers l'est du Canada bénéficie d'un tarif de concurrence. La farine est l'objet d'un tarif réglementé et nous sommes convaincus qu'un tel tarif réglementé sera plus élevé que le juste tarif de concurrence dont bénéficie le blé.

M. Howden:

D. Voulez-vous dire, en supposant que ce bill soit adopté, que la Commission des transports, comme mesure de nécessité, publiera un tarif auquel devront se conformer les navires autorisés. Est-ce que l'élément de concurrence, une fois le bill adopté, s'évaporera et disparaîtra complètement?—R. Monsieur Howden, en vertu des dispositions du bill, tous ceux qui transporteront de la farine devront déposer leurs tarifs au bureau de la Commission. Une fois leur échelle tarifaire déposée, elle reste au dossier et ce sont des tarifs dont personne ne peut s'écarter à moins de déposer de nouveaux tarifs spéciaux de concurrence. Le grain arrivant à la tête des Grands Lacs se charge à bord d'un navire qui le transportera à meilleur compte qu'un autre navire parti durant la semaine précédente.

D. C'est bien cela, et le prochain bateau transportant de la farine peut aussi le faire à meilleur compte.—R. Non, il ne le peut pas. C'est là le point. Il ne peut accorder un tarif inférieur sur la farine à moins de déposer d'abord ce nouveau tarif de concurrence au bureau de la Commission des grains ou de la Commission des transports. Et je crois qu'un tel tarif de concurrence

doit subir un délai de trois jours ou quelque chose d'approchant avant d'entrer en vigueur. Ainsi les expéditeurs ne peuvent s'assurer l'avantage d'un navire en partance.

M. Ross:

D. Monsieur Pitblado, ce même bateau qui a pris une cargaison de grain à un tarif inférieur, prendrait bien aussi une cargaison de farine?—R. Certainement. Voici, par exemple, un bâtiment inactif, et il prendra une cargaison, partie en grain, partie en farine, et il s'en ira. Mais aujourd'hui, il est absolument impossible, avec les rouages compliqués à faire mouvoir pour établir un tarif de concurrence, de suivre les fluctuations du tarif sur les grains. Nos minotiers sont au courant de la chose, ils étudient cette question depuis des années, et ils savent qu'un tarif réglementé, si vous l'étendez au transport de la farine, en définitive, coûtera plus cher, par comparaison. Je dis par comparaison parce que j'en arrive à cette parité que vous dites exister entre ces tarifs sur le transport du grain. C'est ainsi que les choses vont et les minotiers considèrent que la situation est sérieuse. Nous prétendons qu'ils connaissent leur affaire.

M. Howden:

D. Le bill interdit-il aux compagnies de transport, pour une expédition importante, de déterminer un tarif spécial en faveur d'un expéditeur?—R. Il exige que le voiturier autorisé dépose ses tarifs à la Commission, et ce dernier déclare, par exemple, que son tarif, pour un mois ou pour la saison, sur le transport de la farine, sera de 18c. du 100 livres; c'est le tarif que les voituriers des Lacs et les chemins de fer ont déposé. Ce tarif, déposé au début de la saison, ne peut être modifié, et les voituriers ne peuvent accorder à personne un tarif inférieur, à moins qu'ils ne retournent devant la Commission pour y déposer ce qu'on nomme un "tarif de concurrence". Entre temps le grain, dont les quantités se chiffrent par millions de boisseaux, bénéficie d'un tel tarif de concurrence qu'accordent pour son transport les voituriers des Lacs, les voituriers pour marchandises en vrac, dont les tarifs ne sont pas réglementés. Je puis bien vous dire qu'un écart d'un sou ou d'un demi-sou par boisseau peut devenir dommageable.

D. Oui?—R. Il peut nuire à la vente de la farine.

M. Bertrand:

D. Vos clients veulent bénéficier de ce tarif de famine?—R. Nous ne voulons pas d'un tarif de famine pour nos expéditions.

D. Mais oui.—R. Nous voulons bénéficier du même tarif de concurrence que celui qu'on accorde au transport du grain.

D. Le transport du grain bénéficie d'un tarif de famine.—R. Le grain? Jamais. Si vous étudiez l'historique des expéditions de grain par bateau chaque année, vous constaterez qu'elles varient. Pourquoi sont-elles variables? Elles varient parce que, disons, au mois d'avril, on peut disposer d'un grand nombre de navires et les tarifs sont peu élevés. Je ne parle pas de tarif de famine. En juillet il peut y avoir ailleurs des cargaisons pour ces navires et, comme ils n'ont pas de destination fixe, ils vont un peu partout, transportant des cargaisons pour n'importe qui. Vu qu'il y a alors pénurie de navires, les tarifs remontent. Les tarifs sur le grain sont changeants, mais ce ne sont pas des tarifs de famine. Ils varient suivant l'offre et la demande pour les navires, le même jour et à ce même port d'où vous voulez expédier votre blé.

M. Stevens:

D. Je me demande si vous pouvez répondre à ceci, monsieur Pitblado. Il se peut que non. Est-il vrai que la plupart des contrats d'exportation de farine

se négocient presque du jour au lendemain au moyen de câblogrammes demandant la livraison d'une certaine quantité de farine à un port étranger, par exemple?—R. C'est très vrai.

D. A fin d'exécuter ce contrat, le minotier ou l'expéditeur doit être en mesure d'être fixé sur les frais réels du transport de la farine au port de mer.—R. Oui, et il conclut les ententes voulues pour se procurer les services d'un navire. Comme cela se pratique aujourd'hui, il se rend à la bourse des grains, là où se trouve le courtier, et il lui demande un bateau pour un tel jour, le jour qu'il a en vue. Il dit: "Je suis en relations avec un exportateur qui doit expédier du grain et je veux noliser un navire pour une cargaison complète," ou pour tout espace dont il peut avoir besoin. Le courtier répond: "Je vous fournirai l'espace dont vous avez besoin pour tant de boisseaux, ou pour une cargaison complète, à raison de tant." Ayant retenu son navire pour transporter sa marchandise, l'expéditeur s'occupe alors du tarif océanique et il nolise un autre vaisseau pour la traversée de l'océan. Il ne lui reste plus qu'à faire son prix; qu'il s'agisse de grain ou de farine, c'est la même chose. Une fois qu'il s'est entendu sur le prix de la marchandise à son point de destinatiaon outre-mer, il établit le tarif qu'il veut payer.

On semble croire que je veux faire dissiper l'impression voulant que le transport du grain bénéficie d'un tarif de famine. Le tarif sur ce transport est un tarif de concurrence, voilà tout.

M. Bertrand:

D. Quand il y a des navires inactifs, là, alors, vous bénéficiez de tarifs de famine.—R. Avec la situation qui existe aujourd'hui quant aux navires, si on considère que la *Canada Steamship Lines* transporte environ 40 p. 100 des marchandises expédiées par eau—je puis me tromper dans ces chiffres je ne fais que conjecturer—et que toutes ces autres compagnies de navigation en transportent ensemble environ 60 p. 100, il est erroné de faire allusion aux tarifs de famine, et il est faux aussi de prétendre que les bateaux restent inactifs. Cela se produit rarement. A mon sens, un armateur n'enverrait pas un de ses navires porter une cargaison quelconque à Fort-William s'il n'était pas sûr d'obtenir, pour le voyage de retour, une cargaison à un tarif assez rémunérateur.

M. McIvor:

D. Il peut toujours prendre à Fort-William une cargaison pour le voyage de retour parce qu'il y a là des quantités de marchandises de toutes sortes à expédier.—R. Exactement. Voici où je veux en venir: je voudrais que vous laissiez de côté cette impression que vous avez que les tarifs de famine seront établis si les navires doivent séjourner là quelque temps. Mais, par exemple, je dirais que quelques-unes de ces entreprises de navigation soutiennent que leurs tarifs ne sont pas suffisamment rémunérateurs. Afin de savoir si les tarifs d'une compagnie de navigation sont payants, il ne faut pas s'arrêter uniquement à ceux qui sont en vigueur sur le grain et la farine Ces tarifs-là ne vous le diront pas. Tout le monde sait qu'il faut regarder plus loin et se demander si cette compagnie n'aurait pas, par exemple, trop de navires; il faut étudier la structure de son capital et bien d'autres faits à son sujet pour savoir si elle paye ou non des dividendes.

J'en suis encore à entendre parler de quelqu'un qui viendrait offrir les services de son navire moyennant un tarif de famine,—et je vous parle ainsi preuves en mains car j'ai fait partie de la bourse des grains pendant de nombreuses années. Trop de gens veulent expédier du grain, surtout quand la récolte est bonne, pour qu'une telle situation se produise.

Je vais laisser de côté mon mémoire pour quelques instants. En vous faisant quelques commentaires, je vous dirai que les difficultés dans lesquelles se débat-

tent les chemins de fer ne se régleront pas par la réglementation du transport du grain venant des Grands Lacs. En quoi consistent ces difficultés? Elles consistent...

M. BERTRAND: Ce n'est pas ce que nous voulons.

Le TÉMOIN: Soyons impartiaux. D'où viennent ces difficultés? Elles viennent de ce qu'il n'y a pas suffisamment de marchandises à transporter. Si aujourd'hui, dans l'Ouest du Canada, nous avions seulement le volume moyen de blé et de farine qui prenait d'habitude la route des Grands Lacs, à mon avis, vous verriez que les recettes de nos chemins de fer seraient toutes autres qu'elles ne le sont maintenant.

M. McKinnon:

D. Au point où nous en sommes, quant aux tarifs convenus, ne serait-il pas possible aux minoteries, qui sont de par elles-mêmes des expéditeurs importants, de faire établir des tarifs convenus qui compenseraient pour ceux qu'elles ne peuvent obtenir?—R. Permettez-moi de vous répondre comme ceci: nous regardons très défavorablement ces tarifs convenues et son simplement le principe dont je vous ai parlé. A une seule exception près, nos minotiers tiennent ces tarifs convenus en défaveur parce qu'ils croient qu'une minoterie ou un expéditeur,—peu importe que ce soit une minoterie ou non,—pourra obtenir un traitement de faveur qui sera refusé aux autres. Nous ne croyons pas que ces tarifs convenus, en ce qui concerne la denrée dont nous faisons le commerce, soient dans l'intérêt du pays ou de l'ensemble des minotiers.

Je vous ferai remarquer aussi que je fus surpris de constater l'unanimité de nos minotiers sur cette question des tarifs convenus. J'en ai conféré avec eux il y a une couple de jours et quand je leur ai demandé ce qu'ils en pensaient, après s'être concertés, à ma grande surprise, ils étaient tous du même avis. Je me rends bien compte pourquoi et ce parce que j'ai eu connaissance d'une lettre venant des vieux pays qui m'a mis sur la piste. Supposons qu'une minoterie subisse des pertes. Elle peut obtenir des tarifs convenus...

M. Bertrand:

D. Puisque vos clients sont d'accord sur cette question des tarifs convenus, il vaut mieux que vous n'argumentiez pas contre, car on nous a déjà soumis un bon nombre d'arguments en opposition à cette mesure.—R. Je n'ai pas l'intention d'argumenter, mais je voulais vous dire que nous nous y opposons. Nous ne croyons pas que nous puissions améliorer la situation à cet égard. Nous croyons qu'il en résulterait des froissements entre les minotiers eux-mêmes. Nous pensons et nos gens pensent que bien que l'un d'eux ou deux d'entre eux puissent obtenir un avantage sur les autres en raison de l'obtention de quelque taxe convenue...

M. McKinnon:

D. Vous vous rendez aussi compte de la possibilité que vous pourriez obtenir un tarif qui vous aiderait beaucoup pour les marchés d'exportation?—R. Un minotier pourrait en obtenir un, mais nous nous concurrençons les uns les autres. Voici comment je dis qu'il l'obtiendrait. Ceux que je représente,—je ne devrais pas employer un terme argotique dont je me sers parfois dans le commerce des grains, quel serait l'avantage d'un demi-cent par boisseau ou de quelques cents par baril,—sont des concurrents. La concurrence entre eux est aussi vive qu'entre eux et les minotiers britanniques, ne l'oubliez pas. Ils ne veulent pas être mis dans la situation de pouvoir s'adresser à n'importe quel voiturier, et de marchander avec lui, à cause de la situation privilégiée qu'ils obtiendront quant au transport de denrées. Cela me paraît être juste.

M. Hamilton:

D. Cela ne s'applique-t-il pas aux navires?—R. Que voulez-vous dire par là?

D. Leurs propriétaires peuvent obtenir la préférence sur ceux d'autres navires. Quelqu'un peut prendre des dispositions afin d'expédier de la farine à partir de la tête des Lacs; quelqu'un d'autre n'en peut-il prendre afin d'obtenir un meilleur tarif?—R. C'est précisement ce que nous suggérons. Si on laisse le transport de la farine d'après les taxes convenues, nous disons qu'actuellement vous tous messieurs qui représentez des compagnies de navigation, savez très bien en cette qualité ce que fait votre concurrent. Les exploitants de ces compagnies de navigation ne se croisent pas les bras et ils ne permettent pas à leurs concurrents de leur couper l'herbe sous le pied. Ils tiennent bien compte de ce qui se passe et s'ils veulent qu'une consignation parte de Fort-William ils peuvent aller trouver un expéditeur...

M. O'Neill:

D. Comment un expéditeur peut-il se tenir au courant des agissements de son concurrent?—R. Il fait son possible.

D. Mais dans le cas des taxes couvenues, lorsqu'une compagnie de chemin de fer en accorde ou qu'un expéditeur en obtient de la compagnie de chemin de fer, celle-ci doit les soumettre à la Commission des chemins de fer, ou à la Commission des transports, et puis ces taxes convenues doivent être publiées?—R. Oui.

D. Mais ainsi que cela se passe à l'heure actuelle elles ne sont pas publiées du tout.—R. N'oubliez pas qu'il faut tenir compte des circonstances et des conditions. Je n'ai pas traité à fond la question des taxes convenues dont j'ai parlé. D'autres témoins l'ont fait avec beaucoup plus de compétence que je n'en suis capable, mais je peux dire que nous y sommes opposés. Voici ce que j'essais de vous dire à leur sujet: prenons un minotier qui a des établissements dans l'Est du Canada et qui dit à la compagnie de chemin de fer qu'il lui confiera toutes ses expéditions, tant dans l'Est que dans l'Ouest, si elle veut lui accorder un tarif sur ses expéditions à partir de sa minoterie. Il lui dit qu'il le lui faut; qu'arriverait-il alors?

D. Tout autre expéditeur peut obtenir le même tarif.—R. Non, car il ne se trouve pas exactement dans les mêmes conditions. Il ne peut obtenir ce commerce dans l'Est du Canada. Je parle surtout des minoteries de l'Ouest.

M. Bertrand:

D. Je ne crois pas que vous ayez raison de faire cet avancé. D'après le bill, tout expéditeur pourrait obtenir le même taux s'il était dans l'Ouest canadien, parce qu'on ne tient pas compte de la quantité, non plus que du volume.—R. On dit: "dans des conditions semblables".

D. On ne tient pas compte du volume non plus que de la quantité?—R. Cela n'apparaît pas dans le bill.

D. Cela a été discuté ici.

L'hon. M. STEVENS: Le bill ne le mentionne pas.

Le TÉMOIN: Je sais que cela fut discuté ici. Si quelqu'un peut me dire que la discussion au Comité...

M. BERTRAND: J'accepte la parole du ministre des Transports à ce sujet.

Le TÉMOIN: Laissez-moi vous dire ceci. Je connais le sentiment du ministre là-dessus. Quelqu'un prétend-il que les discussions qui ont eu lieu au Comité peuvent servir de base d'argumentation devant les tribunaux par quiconque doit appliquer la loi? On peut s'adresser à un tribunal et lui soumettre les textes des discours prononcés à la Chambre et dire que telle était l'intention du Parlement lors de l'adoption de la loi, mais le tribunal dira son regret de ne pouvoir les accepter comme preuve, étant obligé de s'en tenir au texte de la loi. Je sais

que d'après la Loi des chemins de fer la disparité relative au commerce,—je ne parle pas de la disparité concernant le transport,—peut exister aujourd'hui. Un exemple en a été donné ici il y a quelques jours à propos du cas de marchands de pétrole, l'un à Saskatoon et l'autre à Regina; les deux exerçant leur commerce dans le même territoire, l'un obtient un tarif réduit qui est refusé à l'autre. Pourquoi? Parce que la Loi des chemins de fer permet une disparité de traitement. C'est une chose; la disparité relative au commerce en est une autre.

M. Bertrand:

D. C'est à cause du tarif de concurrence qui peut s'appliquer dans un cas et non pas dans l'autre.

M. Ross: Dans le présent cas, il est censé être un tarif de concurrence.

Le TÉMOIN: Je me suis écarté de la ligne de conduite que je m'étais fixée à propos des taxes convenues. Je ne m'étais pas proposé de les discuter, mais comme il en avait été question j'ai cru devoir faire quelques commentaires là-dessus. Je n'ai pas préparé de mémoire ni n'ai étudié la question, sauf que ceux dont je suis le porte-parole m'ont enjoint de dire qu'ils ne favorisent pas le principe des taxes convenues. Ils n'y ont pas confiance.

M. Young:

D. Je voudrais éclaircir ce point. Si je comprends bien M. Pitblado, il envisage les taxes convenues simplement dans leur application aux produits des grains?—R. Oui, certainement. C'est le point où j'en suis. Voici pourquoi j'ai agi de la sorte: si je comprends bien, le principal argument qu'on a fait valoir touchant les taxes convenues est qu'on espère les obtenir, par suite de la concurrence des autos-camions.

D. Et elles ne s'appliquent nullement au présent cas?—R. Non. C'est ce que j'allais dire. C'est très malheureux pour les grains,—d'inclure ces grains et la farine; cependant, les termes de l'article sont assez élastiques pour cela. J'ai été très heureux de constater que nos gens étaient d'accord. Permettez-moi,—je regrette de m'être éloigné de la question.

M. McIvor:

D. Monsieur Pitblado, vous ne voulez qu'une chose; vous n'avez qu'une modification à nous soumettre?—R. C'est tout ce que je demande.

D. Quand il ne s'agit que d'une demande, c'est très clair. Vous voulez que la farine et les autres produits des grains...R. Soient mis sur le même pied que les grains.

M. Ross:

D. Les produits et les sous-produits des grains?—R. Oui. C'est ce que nous voulons. Ils sont transportés maintenant sous cette désignation. Je disais en dernier lieu,—c'était une citation,—vu le fait que notre farine contribue le plus à la vente du blé canadien, il ne devrait pas y avoir disparité de traitement ainsi que le suggère le bill entre les grains en vrac et la farine. Nous croyons que cela accroîtra le coût du transport de la farine, parce que, ainsi que nous le disons dans notre mémoire au paragraphe 8: "cette différence aurait sans doute pour effet de réduire sensiblement l'exportation de la farine canadienne, qui à son tour ferait réduire l'exportation du blé canadien, au désavantage permanent des cultivateurs de l'Ouest".

M. McKinnon (Kenora-Rivière-la-Pluie):

D. Vous dites au paragraphe 9 de votre mémoire: "Au cours de la présente campagne, les minoteries américaines reprennent leur commerce d'exportation de la farine aux dépens du producteur et de l'industrie du Canada". Je vou-

drais vous demander pourquoi.—R. Bien, en partie, je crois, pour deux ou trois raisons. La première est que les Etats-Unis ont beaucoup de blé à exporter actuellement, ils font beaucoup plus sentir qu'auparavant leur concurrence sur les marchés mondiaux, tant pour le blé que pour la farine. La deuxième raison, c'est que leurs blés sont meilleur marché que les nôtres, comparativement parlant. Nous en avons eu une telle rareté. Cela semble malheureux mais c'est vrai,—peut-être les producteurs en ont-ils profité,—que notre blé dur a été bien rare cette année, les nos 1 et 2. Si quelqu'un s'est mis en quête des prix du blé dur nos 1 et 2, il s'est aperçu de la forte prime qui leur a été appliquée jusqu'à ces jours derniers en sus de ceux du marché à prime. Ce sont probablement et approximativement les deux raisons. Mais le fait n'en subsiste pas moins et j'y étaie mon avancé,—dans un instant je vous énumérerai des statistiques pour vous démontrer que je m'appuie sur des faits exacts, si vous me permettez d'y arriver,—le fait reste, dis-je, que nos expéditions de blé ont baissé au cours des sept derniers mois, pendant que celles des Etats-Unis montaient. Je veux vous dire que sur certains marchés mondiaux ce blé nous fait une très âpre concurrence. Ce pays a au summum le sens des affaires. Voici ce que j'avance à ce sujet: si on accroît les frais de transport de notre farine, ce nous sera d'autant plus difficile de soutenir cette concurrence. Le blé des Etats-Unis n'est pas assujetti à cette réglementation de tarif sur la farine. Les expéditeurs de ce pays n'en ont pas. Ls expéditions se font d'après le tarif de concurrence et les minotiers dont les établissements se trouvent sur les Grands Lacs peuvent charger les navires de blé, ils peuvent profiter de la libre concurrence pour expédier leur farine. Si le taux est réglementé, nous sommes convaincus qu'il nous lèsera et établira à notre désavantage une distinction injuste.

M. Howden:

D. Donc, si on inclut au bill la modification que vous suggérez, il vous agréera?—R. Ma foi, non. Je ne dis pas que le bill me va. Car si on me demande mon opinion sur d'autres parties du bill, je peux la donner. Mais c'est tout ce que nous demandons.

D. J'entends que vous ne vous opposerez plus au bill ensuite?—R. Non, je ne dirai pas cela. Je dis que nous demandons simplement cela. Mais si vous nous demandiez si nous sommes satisfaits du bill, je devrais vous répondre négativement. Mais nous ne sommes pas venus ici pour exprimer quelque autre objection. D'autres s'en chargent.

Le président:

D. Il me semble, monsieur Pitblado, que votre mémoire se suffit à lui-même?—R. En effet.

D. Vous avez même soumis une modification?—R. Oui.

D. Il me semble que votre exposé devrait maintenant être complet?—R. Ma foi, il l'est à cet égard; il y a encore un point dont je voulais traiter, monsieur le président,—cependant, je n'en ferai rien,—c'est au sujet de la nécessité absolue pour nous que la navigation au pays soit libre. Les montants énormes qu'on a employés à l'aménagement de nos voies navigables et de nos canaux visaient uniquement le transport des marchandises le meilleur marché possible. On ne devrait certainement pas restreindre artificiellement ce transport. Ces voies navigables ont été extrêmement profitables à tout le Canada. Sans le transport par eau le Canada n'aurait jamais pu atteindre le rang qu'il occupe parmi les nations du monde.

On m'a interrogé sur la concurrence que nous font les Etats-Unis, monsieur le président. J'ai apporté ici des chiffres sur ce point. Nous n'avons fait aucun avancé qui ne pouvait être étayé. Voici les statistiques pour les sept mois terminés le 31 mars de cette année fournies par le Bureau de la Statistique, du nombre de barils de farine expédiés du Canada et des Etats-Unis

respectivement, en comparaison de la même période en 1937. Le Canada a expédié durant ces sept mois 2,256,731 barils de farine. En 1936 il avait expédié 521,657 barils de plus. Autrement dit notre commerce a fléchi de 521,657 barils de farine durant cette période. Pendant la même période de sept mois les Etats-Unis ont augmenté leurs exportations de 752,066 barils de farine, en 1937, en comparaison de 1936.

M. McIvor:

D. C'était parce que nous n'avions pas de farine à expédier?—R. Pas du tout. Nous en avions; mais les Etats-Unis en avaient pour l'exportation. Vu le prix que les minotiers devaient en payer ici pour l'avoir et celui que les minotiers des Etats-Unis peuvent en obtenir, ils peuvent fixer un prix et nous concurrencer sur les marchés mondiaux en demandant moins cher.

M. Young:

D. Vous admettrez, je crois, que cela n'a rien à voir avec les taux de transport?—R. Comment?

D. Le taux de transport du blé?—R. Non. Je prétends que...

D. Je crois que c'est une chose bien connue.—R. Je le sais. Je demande qu'on ne rende pas notre situation plus difficile. C'est tout ce qui en est. Ainsi que je le dis au paragraphe 9 de notre mémoire: "Ne rendez pas notre situation plus difficile, car nous avons à faire face à cette concurrence".

Je veux répondre maintenant, monsieur le président,—et j'y suis obligé,—à un avancé fait par M. Walker devant le Comité l'autre jour. En parlant de la farine qui arrivait,—un membre du Comité lui a demandé de parler de la farine. Voici ce qu'il a dit:

> ...en ce moment, durant l'année 1937, plus de 54 p. 100 de la farine,—ce qui désigne, comme vous le savez tous les produits du grain; le grain et les produits du grain,—a été transporté de la tête des lacs, par eau et par rail, suivant un tarif approuvé par la Commission des chemins de fer.

D. Avez-vous dit la Commission des chemins de fer ou la Commission des grains?—R. La Commission des chemins de fer. C'est un tarif qui s'applique sur les Lacs et les chemins de fer.

Pendant que je suis à lire son témoignage, je pourrais faire remarquer qu'il a dit:

> ...approuvé par la Commission des chemins de fer.

Je ne crois pas que ce tarif ait été approuvé. Il a été déposé à la Commission et celle-ci ne l'a pas désapprouvé. Tel était ce tarif. Mais M. Walker a dit en tout cas qu'il était "approuvé". Je poursuis:

> Cela laisse 45 p. 100 transporté par eau seulement. Maintenant, de la quantité transportée par eau seulement, 76 p. 100 l'a été par la *Canadian Steamship Company* qui, me dit-on, est généralement en faveur de la réglementation; de sorte que, en somme, 89 p. 100 de la farine transportée de la tête des Lacs l'a été à des tarifs fixés par la Commission ou à des tarifs publiés par la *Canada Steamship Lines*, compagnie qui favorise la réglementation, ce qui ne laisse que 11 p. 100 de la farine transportée à des taux non réglementés. De sorte que, si 11 p. 100 seulement du trafic actuel est forcé de se conformer au règlement, il est difficile de voir en quoi la question acquiert de l'importance.

En d'autres mots, son argument est que ce pourcentage est trop faible pour que les meuniers s'en inquiètent. S'il est trop faible pour que les meuniers s'en inquiètent, il est sûrement trop faible pour que les chemins de fer s'en ennuient. Ce sont eux qui soutiennent ce bill, eux et la *Canada Steamship Company* qui

soutiennent tout ceci,—et cela ne représente que les autres 11 p. 100. J'oserai dire que ce bill favorise les chemins de fer. Ces derniers demandent—je veux dire appuient la demande d'une modification de la loi et de la pratique actuelles en ce qui concerne la farine; et, d'après leur propre raisonnement, ils ne devraient pas demander ce changement dans la loi pour un pourcentage aussi insignifiant. Tel est mon premier argument. Les compagnies de chemins de fer en question doivent savoir que la déclaration d'après laquelle 11 p. 100 seulement de la farine est transporté à des taux non réglementés est inexacte. La déclaration exacte de M. Walker fut: "ce qui ne laisse que 11 p. 100 de la farine transportée à des taux non réglementés". C'est au compte rendu des débats, et j'en parle parce que des députés qui liront cela pourront croire que c'est exact. Ils doivent savoir que cette déclaration est inexacte. En 1936-37, l'année citée par M. Walker, la farine transportée par la *Canada Steamship Company* ne l'était nullement à un taux réglementé. C'était un taux aussi libre de réglementation que ceux des autres entreprises de transport. Le fait que la *Canada Steamship Company* fixait des taux n'en faisait pas non plus des taux publiés; et je n'ai jamais pu trouver, et personne n'a jamais vu un taux de transport de la farine de l'Ouest publié par la *Canada Steamship Company*. Elle a des taux publiés sur les colis dans l'Est du Canada, mais j'en suis encore à trouver un taux publié sur la farine. Essayez d'en trouver un,—nous n'en avons pas trouvé,—un taux publié sur la farine descendant de l'Ouest. M. Walker parle de "taux publiés",—taux publiés sur la farine. De sorte qu'en 1936-37, pour employer les propres chiffres de M. Walker, 46 p. 100 de toute la farine transportée à l'est de la tête des Lacs pendant la saison de navigation ne fut pas réglementé en ce qui concerne les taux. Et d'après les propres indications des chemins de fer, 46 p. 100 de transport de la farine sera réglementé si ce bill est adopté, non pas 11 p. 100. Les chemins de fer ont dit que le taux de transport par eau de la tête des Lacs à Montréal était de 15c. par 100 livres, d'après le taux de la *Canada Steamships Company*, cette année-là. Eh bien, la *Canada Steamships Company* cota un taux,—je dis "cota" parce que certains de nos membres ont reçu des lettres donnant cette cote,—mais il ne fut pas publié; il ne fut jamais publié. Mais si quelqu'un demandait un taux, on le lui communiquait. Le taux coté était de 14c. jusqu'à Montréal pour le marché intérieur,—et je parle du marché intérieur; et une comparaison était faite avec le taux pour le grain de 6c.6—quel que fût ce taux, 14c. ou 15c. Rien n'empêchait la *Canada Steamship Company* de donner le taux qu'elle voulait pour soutenir la concurrence ou pour toute autre raison; et je ne sais pas si elle l'a fait, et vous ne savez pas si elle l'a fait, et qui peut dire si elle l'a fait? La *Canada Steamship Company* est la plus grande et la plus importante des entreprises de transport sur les Lacs. Elle soutient cette demande. Pourquoi? Je n'en vois qu'une seule raison.

Le président:

D. Excepté l'article 35 de la Partie V?—R. Oui, mais je parle de cette proposition de taux. Oh, je sais. Elle est splendide. Pourquoi? Parce qu'entre ces compagnies, entre le Pacifique-Canadien, le National-Canadien et eux-mêmes, les voituriers, vous avez ici 89 p. 100. Vous avez ici ce transport de la farine. Ne serait-il pas magnifique d'avoir un taux réglementé pour cette partie? Ne serait-il pas splendide d'avoir un taux réglementé? Certainement, ils n'avaient pas l'intention de nous donner un taux plus bas. Personne ne suggère que ceci est fait pour abaisser les taux. Je ne puis y voir, nous ne pouvons y voir qu'une intention de hausser les taux. Je crois qu'ils entrevoient la probabilité de taux plus élevés si eux-mêmes et les autres compagnies de chemins de fer transportent la farine selon les dispositions de cette Loi des chemins de fer. Pourquoi ne soutiendraient-ils pas cette réglementation? Comme M. Enderby vous l'a dit, ils ont des facilités particulières, des quais et entrepôts sur les Lacs que la plupart des autres voituriers n'ont pas. Il déclara qu'ils avaient des facilités, des bassins et des

entrepôts que la plupart des autres voituriers n'ont pas et ils sont propriétaires de quelques-uns des plus gros navires des Lacs. Je vous ferai remarquer que si vous incluez la farine,—mais nous craignons ce qui semble constituer presque un monopole,—je n'oserais le dire explicitement mais c'est presque ce que vous avez si vous laissez quelqu'un transporter 89 p. 100, d'après leurs propres chiffres, ou 90 p. 100 à des taux réglementés. Je sais ce que nous allons faire de ces gens et c'est bien dommage, voilà tout.

De nouveau, prenons les chiffres de M. Walker; il dit,—et je tiens à appuyer sur ce point,—54 p. 100 de la farine provient de la tête des Lacs au tarif par lac et rail qui est réglé d'après un tarif approuvé par la Commission des chemins de fer. Cinquante-quatre pour cent de ce transport s'est fait à ce tarif. Pourquoi prit-il cette route? Pour un certain nombre de raisons. Pourquoi tant de farine et de produits du grain prennent-ils cette route? Il en a toujours été ainsi et les chemins de fer ont toujours eu leur part. Dans ce cas en particulier, les chemins de fer ne peuvent pas se plaindre de leur tonnage. Pourquoi? D'abord le transport par lac et rail prend la farine de la tête des Lacs en destination des ports de la baie et une forte partie de la farine s'en va ensuite par rail vers les points de l'Est qui n'ont pas le transport par eau. Me suis-je exprimé clairement?

Quelques hon. DÉPUTÉS: Oui.

Le TÉMOIN: Très bien. Si cette farine était transportée par un voiturier indépendant, voiturier par eau, s'il la transportait vers ces ports de la baie et si de ces ports de la baie elle était expédiée à ces points intérieurs de l'Est, le tarif domestique par rail à partir de la tête des lacs jusqu'à tous ces points intérieurs, ajouté au tarif par eau, constituerait un tarif plus élevé que le tarif de parcours direct par eau et rail des compagnies de chemin de fer. En tant que cette expédition est concernée, il est difficile de faire autrement et 54 p. 100 des expéditions de farine suivirent cette route. Pourquoi? Parce que dans la mesure où tous les autres minotiers de l'ouest du Canada y étaient concernés, ou qui expédiaient la farine domestique vers ces points intérieurs,—et ces points, comme je l'ai dit, ne sont pas sur la route navigable et nul ne peut obtenir le tarif par eau qui, ajouté au tarif domestique, serait l'équivalent du tarif par eau et par rail. Voilà ce qu'ils ont et je prétends que cela ne nuit pas à leur farine.

Maintenant, nous disons que ces points intérieurs,—parce que nous en trouvons aussi loin à l'Est qu'Ottawa et Montréal, de sorte que si l'on désire expédier vers ces endroits par un voiturier indépendant c'est ce tarif qui est applicable. Les expéditeurs ne peuvent pas obtenir une combinaison des taux du voiturier indépendant plus le tarif domestique qui serait l'équivalent du tarif d'entier parcours. Voilà la première raison.

Deuxièmement, des points encore plus à l'est auxquels la farine a été expédiée peuvent avoir un mode de transport par eau mais ils n'ont pas peut-être d'aménagements de bassin ou d'entrepôt, ou bien si ces aménagements existent, le tarif de transport à l'entrepôt peut former un total plus élevé que le tarif par eau et par rail. Maintenant, sur toutes ces expéditions les chemins de fer ont—je vais me servir d'une expression populaire, mais non dans l'intention de vous manquer de respect, monsieur le président—les chemins de fer ont une prise de strangulation sur ce trafic.

Le pourcentage a été si élevé l'année dernière, à cause de ce tarif de 15c. le 100 livres en destination de Montréal, Toronto, et aussi loin à l'Est que Québec, tarif que les chemins de fer offrent suivant le tarif par lac et par rail. Et ce tarif est de 15c. Vous pouvez expédier de la tête des Lacs aussi loin à l'Est que Québec. C'est un tarif qui a été le résultat de la concurrence même entre voituriers par eau. Il a été en vigueur pendant trois ans, 1935, 1936 et 1937. Il y avait un tarif de 15c. à partir de la tête des Lacs jusque vers ces endroits et ce tarif était assez bas pour attirer les expéditeurs surtout si la vitesse était un facteur nécessaire car ils pouvaient se rendre à Montréal et aux ports de mer beaucoup plus rapidement que ces navires; et si un minotier désire charger

un navire à Montréal, il peut le faire car les choses se font vite à ce port. Puis, il se peut qu'il ait des quantités de marchandises qu'il voulait expédier par un navire qui part à une date régulière et il serait en retard. Or, messieurs, n'oubliez pas que sur les Grands Lacs les départs de Fort-William et de Port-Arthur s'effectuent à des dates régulières. Ils savent exactement quand un navire sera à l'un de ces ports, ils ne sont pas certains quand ils trouveront un navire et ils tirent profit de cette concurrence. Il s'agit des marchandises de la seconde catégorie.

La quantité expédiée sous cette troisième rubrique serait diminuée sensiblement si les tarifs de transports par les Lacs et par rail étaient augmentés de façon indue et si les autres voituriers par eau étaient disponibles.

Le VICE-PRÉSIDENT: Pourrais-je vous interrompre un instant, monsieur Pitblado? Je voudrais demander aux membres du Comité s'ils seraient disposés à siéger à neuf heures ce soir. Il reste deux mémoires à soumettre et les messieurs qui doivent les présenter ont parcouru un long trajet. Je crois que nous pourrions en finir ce soir si vous convenez de siéger à neuf heures.

M. O'NEILL: Je propose que nous siégions ce soir.

M. McIVOR: J'appuie cette proposition.

Le VICE-PRÉSIDENT: J'espère que vous pourrez terminer avant six heures, monsieur Pitblado?

Le TÉMOIN: Je terminerai avant six heures car je voulais m'occuper de quelques autres questions mais je vais en parler brièvement. Ces points que je vais aborder ont surgi au cours des témoignages rendus devant ce Comité et je vais en parler le plus brièvement possible.

M. YOUNG: J'espère que M. Pitblado ne croit pas que nous convenons nécessairement de tout ce qui est consigné au compte rendu. Nous allons bien nous pénétrer du sujet à mesure que nous avançons.

Le TÉMOIN: Je dois répondre à certains arguments qui figurent dans votre compte rendu et qui nous concernent. Je crois que beaucoup des exposés faits par M. Walker ont été distribués à votre Comité et j'estime qu'il est de mon devoir de répondre vu que l'argument n'était pas bien fondé. J'en suis sur les pourcentages. Par déférence pour vous, je vais essayer de terminer à six heures.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous signale tout simplement la chose parce que j'ai promis que ces autres messieurs seraient entendus.

Le TÉMOIN: Très bien. Je tenais à faire observer qu'en ce qui concerne les expéditions individuelles le pourcentage n'est ni 11, tel que mentionné ici ni 46 non plus. Plusieurs des compagnies faisant affaires dans l'Ouest canadien ne possèdent pas de minoteries dans l'Est, mais elles expédient tout ici, et leur tonnage réuni, qui est très considérable, s'établit à 52.5 p 100. Et pour ce qui est des minoteries de l'Ouest nous sommes persuadés que l'adoption de la loi leur portera un coup très sérieux. Quelques-uns des minotiers ont insisté auprès de moi pour prouver que cette loi aurait pour effet d'appliquer des sanctions assez rigoureuses à l'industrie meunière de l'Ouest. Il en résulterait que les minoteries situées dans l'est du Canada pourraient obtenir leurs approvisionnements de grain sur un marché de transport libre et concurrentiel, tandis que le tarif sur la farine et les produits du grain serait établi à un niveau plus élevé dans le cas des expéditions de l'Ouest aux marchés domestiques de l'Est. Il en résulterait peut-être aussi l'exploitation intermittente ou la fermeture complète d'un certain nombre de meuneries de l'ouest, ce qui serait de nature à accentuer beaucoup le chômage dans tous les centres meuniers. La réduction de la capacité meunière de l'Ouest canadien réduirait naturellement la quantité de son, de petit son et de farine grossière susceptibles d'être distribués aux industries agricoles et laitières de l'Ouest.

[M. I. Pitblado.]

Maintenant, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, j'ai parlé beaucoup plus longuement que j'avais pensé le faire. Un avocat agit souvent de la sorte quand il n'a pas un mémoire en main. Une partie du temps que j'ai pris a été employée à répondre à des questions posées au cours de mon exposé. Pour ce qui nous regarde, notre Association comptait un membre dissident et on m'a prié de demander, monsieur le président, si vous consentiriez à ce que le membre dissident soit entendu. Le membre dissident auquel je fais allusion est la firme Quaker Oats. Cette firme m'a demandé de présenter son exposé et de dire ce en quoi il consiste. J'ignore si j'ai le temps de le faire, mais je voudrais répondre à ses avancés.

M. McCann:

D. En quoi consiste sa principale objection?—R. Sa principale objection tient à ceci: elle ne fait pas venir de farine ou de sous-produits du grain des meuneries de l'Ouest, et, en conséquence, elle n'est pas atteinte par ce—si j'expose mal la situation je voudrais que ceux qui sont présents me reprennent—elle possède d'autre part une meunerie à un endroit dans l'intérieur du pays ne donnant pas sur l'eau. Elle possède une meunerie à Peterborough.

M. DUFFUS: Est-il vrai qu'elle est la plus importante compagnie manufacturière de produit de farine et de céréales?

Le TÉMOIN: Pas de farine, je n'ai pas dit de farine...

M. DUFFUS: J'ai dit cela, et de produits de céréales.

Le TÉMOIN: De céréales seulement.

M. DUFFUS: De produits de farine et de céréales.

Le TÉMOIN: Je ne saurais dire quant à cela. Je ne le sais.

M. MCCANN: Quelle est la question?

M. DUFFUS: Si elle est la plus importante compagnie manufacturière de produits de farine et de céréales dans l'Empire britannique. Sa plus grosse meunerie est située à Peterborough et je crois avoir raison de dire qu'elle est la plus importante de l'Empire britannique.

M. MCCANN: Monsieur le président, je crois que l'on devrait permettre au représentant de la Quaker Oats de faire son exposé.

Le TÉMOIN: J'intervenais tout simplement parce que l'on a laissé entendre à l'heure du lunch aujourd'hui que l'on donnerait peut-être lecture de la lettre de cette compagnie avant que je ne finisse mon exposé, et je voulais avoir une occasion d'en parler. Je n'ai pas d'objection à ce que cette firme fasse son propre exposé. J'agis avec son plein consentement. Je tenais à dire que si cette firme fait son exposé, et nous ne sommes pas opposés à cela, je veux avoir l'occasion d'y répondre.

M. DUFFUS: Y a-t-il un représentant de la Quaker Oats ici?

Le TÉMOIN: Oui.

M. DUFFUS: Je voudrais proposer qu'il soit entendu le premier ce soir à la suite de ce plaidoyer.

Le VICE-PRÉSIDENT: J'en suis fâché; j'ai promis à M. James Mayor, représentant de la *Canadian Industrial Traffic League*, de Toronto, qu'il serait le premier entendu ce soir. J'allais lui demander combien de temps occuperait son exposé. Pouvez-vous m'indiquer combien de temps il vous faudra, monsieur Mayor?

M. MAYOR: Cela ne prendra pas longtemps, peut-être une demi-heure environ.

M. MUTCH: C'est une des plus importantes questions dont le Comité ait encore été saisi...

Le VICE-PRÉSIDENT: Un instant, s'il vous plaît; laissez-moi finir. Nous finirons peut-être par être tous d'accord sous peu. La *Montreal Corn Exchange Association* doit présenter un exposé. Combien vous faudra-t-il de temps pour faire votre exposé?

M. STARNES: Pas plus d'une demi-heure.

Le VICE-PRÉSIDENT: Bien, nous entendrons d'abord le représentant de la *Quaker Oats Company,* puis nous entendrons M. Mayor en deuxième lieu et ensuite le représentant de la bourse des grains de Montréal. De cette manière nous pourrons terminer notre programme.

M. MAYBANK: Il est entendu que M. Pitblado aura l'occasion de discuter ce mémoire quand il sera présenté?

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous allouerons le temps prescrit. Je ne me fie pas à ces avocats, vous ne pouvez dire combien de temps ils prendront une fois lancés.

M. MAYBANK: Je ne crois pas très important pour ce Comité s'il prend trois heures et demie, car toutes ces personnes qui sont ici parlent de quelque chose de très sérieux, et je crois qeu nous devrions prender des dispositions pour qu'ils soient entendus. Je crois que nous sommes tous d'accord sur ce point.

Le TÉMOIN: L'ordre du jour fait voir, je crois, que lorsque j'ai présenté notre mémoire j'ai indiqué que je parlerais trois heures environ.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous pouvez parlez trois jours si vous le voulez.

Voici un télégramme de New-Waterford, Nouvelle-Ecosse, qui devrait figurer au compte rendu, je crois.

Le 13 mai 1938.

Le PRÉSIDENT, Comité permanent des Chemins de fer, canaux et télégraphes, Ottawa.

Le Board of Trade de New-Waterford approuve de tout cœur le mémoire présenté aujourd'hui au nom des provinces Maritimes et du comité du transport du Board of Trade en opposition au bill 31 et recommande fortement que la réglementation de la navigation des provinces Maritimes à des endroits sur le Saint-Laurent et les Grands Lacs soit exclue complètement, car elle serait préjudiciable aux provinces Maritimes et particulièrement à l'île du Cap-Breton.

BOARD OF TRADE DE NEW-WATERFORD,

HARRY HINES,
Président.

LAWRENCE J. DOUCET,
Secrétaire-trésorier.

Nous allons reprendre la séance à neuf heures.

A six heures, le Comité suspend la séance jusqu'à neuf heures du soir.

SÉANCE DU SOIR

Le VICE-PRÉSIDENT: La séance est ouverte messieurs. Les représentants de la *Quaker Oats Company* sont-ils ici?

M. LAHEY: Oui, monsieur.

Le VICE-PRÉSIDENT: Voudriez-vous avancer, s'il vous plaît?

[M. I. Pitblado.]

M. C. A. LAHEY, vice-président de la *Quaker Oats Company*, Chicago, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je n'ai qu'un court exposé à faire, si vous m'autorisez.

Le VICE-PRÉSIDENT: Certainement, allez-y.

Le TÉMOIN: La *Quaker Oats Company* possède à Saskatoon, Saskatchewan, et à Peterboro, Ontario, des minoteries qui représentent une assez forte mise de fonds. La minoterie à Saskatoon occupe à peu près la même situation que les minoteries d'autres compagnies dans l'Ouest canadien sous le rapport de taux de transport, de règles et règlements, mais la distribution du produit de la *Quaker Oats Company* est restreinte, à quelques rares exceptions, à la région de l'Ouest, et le produit n'est pas transporté en grandes quantités à l'est de Winnipeg.

La meunerie de Peterboro constitue un élément important de la vie économique de la localité. Le personnel comprenant en moyenne 550 employés et leurs familles forme un total qui représente approximativement 10 p. 100 de la population de la ville. L'établissement est de construction moderne. Exploité et outillé efficacement, il produit à même le grain et d'autres matières premières, des aliments en beaucoup plus fortes quantités qu'il n'en a produit depuis sa reconstruction en 1916 et 1917. Nous utilisons aussi d'assez fortes quantités de matières comme le charbon, des caisses, du bois servant à la fabrication de caisses, des sacs, le matériel servant à la confection de sacs, des ingrédients alimentaires et d'autres articles qui constituent une partie essentielle de l'entreprise et dont la plupart sont le produit de l'industrie canadienne. 75 p. 100 des produits de l'établissement de Peterboro sont destiné aux marchés d'exportation et servent définitivement à populariser les produits canadiens par tout l'univers. Cet établissement est le plus grand du genre dans l'Empire britannique. Il a une capacité d'emmagasinage de 1,500,000 boisseaux et constitue un marché facile et constant pour les produits des fermes canadiennes. La majeure partie du grain y parvient par voie de Collingwood, Depot Harbour, Goderich, Midland, Owen Sound, Port McNichol, Sarnia, Tiffin et Toronto. Il s'est expédié de ces endroits à Peterboro pendant la période de 1924 à 1938 un total de 53,000,000 de boisseaux de grain. Les tarifs ferroviaires de ces ports sont tous sujets à réglementation et sont fixés à une unité commune par voie de Peterboro à Montréal. La distance de Port McNichol, Tiffin et Midland est de 370 milles environ; tandis que le parcours d'endroits plus éloignés tels que Goderich, Owen Sound et Sarnia s'établit en moyenne à 550 milles environ. Ainsi l'on notera que la politique des chemins de fer qui consiste à maintenir apparemment pour des motifs de concurrence des taux correspondants de tous ces endroits où l'on reçoit et d'où l'on expédie le grain, ne tient pas compte du facteur distance et crée un état de choses qui ne contribue certainement pas à la solution de nos difficultés dans le domaine de la concurrence.

Le grain est transporté de la tête des Lacs à des centres meuniers concurrents qui ont tous accès au transport par eau. Une proportion considérable des produits des minoteries de l'Ouest canadien expédiée vers l'Est est transportée de la tête des Lacs par voie des Grands Lacs et des rivières à des taux non réglementés à des marchés dans lesquels nous faisons concurrence pour la vente de nos produits. Les taux établis quant à ce transport, vu l'absence de réglementation, manquent de la stabilité qui existerait si la régie de ces tarifs était attribuée à la Commission des transports. La stabilité des taux, dans une mesure raisonnable, est essentielle si nous entendons tirer le plus grand profit de notre système de transport. Nous sommes d'opinion que la continuation du double régime actuel de taux réglementés et de taux non réglementés est préjudiciable à la fois aux meilleurs intérêts des organismes du transport et de l'industrie, et nous nous rallions à l'opinion qu'exprima le ministre des Transports au cours

de ses observations du 28 avril, à l'effet qu'il serait désirable de soumettre à la réglementation les marchandises expédiées en vrac.

Cela constitue l'exposé complet de la *Quaker Oats Company*.

Le VICE-PRÉSIDENT: Désirez-vous poser des questions, messieurs?

L'hon. M. STEVENS: Je voudrais poser une ou deux questions.

L'hon. M. Stevens:

D. Ai-je bien compris que vous préconisez l'inclusion ou la réglementation du grain et quels autres articles?—R. Toutes les marchandises en vrac auxquelles on applique cette définition dans le projet de Loi des chemins de fer.

D. Je n'ai peut-être pas bien saisi vos remarques. Vous ne proposez pas que la loi doive être étendue de manière à inclure les marchandises en vrac soumises à des taux réglementés?—R. Oui, c'est l'affirmation que je fais.

D. Vous proposez celà?—R. Oui.

D. C'est plutôt surprenant. Ai-je bien compris aussi que votre objection à l'exclusion de la farine vient de l'avantage que les minoteries de l'Ouest ont sur votre concurrence en raison du bas taux applicable de la farine, le bas taux non réglementé applicable à la farine?—R. C'est ce que nous prétendons. Nous prétendons que les conditions relatives à notre commerce sont de telle nature que le mouvement de tout produit des minoteries de l'Ouest canadien par voie d'eau exclusivement, de la tête des Lacs, à un taux non réglementé ou inconnu porte préjudice aux intérêts de la *Quaker Oats Company*.

D. Voulez-vous dire que la réglementation aurait pour effet d'augmenter le prix des produits de l'Ouest?—R. Les prix des produits. Je crois que je donnerais la réponse suivante, si vous me permettez de procéder à ma façon.

D. Certainement.—R. La réglementation, à notre avis, ne présuppose pas la destruction. Nous estimons que, si ce bill est adopté, la Loi canadienne des chemins de fer restera en vigueur avec toutes ses dispositions. La Commission des chemins de fer exercerait sa juridiction sur tous les tarifs. Une réglementation saine, sensée et raisonnable signifierait simplement, à notre avis, que toutes les conditions relatives à la publication de tout tarif susceptible de réglementation et de publication serait étudiée par ceux qui auraient le pouvoir de décider des tarifs par eau ou de réglementer les cas particuliers.

D. Quelle proportion des 53 millions de boisseaux que vous avez mentionnés depuis 1924 représentait le blé?—R. La période de 1924 à 1938, au mois d'avril de la présente année, et comprenant toutes les parties. Je regrette ne pouvoir faire le partage entre le blé et les autres grains; je l'ignore.

D. Ce qui m'intéresserait c'est de connaître la proportion de l'excellent commerce de votre compagnie;—je lui rends hommage; ses produits sont excellents et j'en fais usage....—R. Merci.

D. J'aimerais vous faire un peu de publicité gratuite. Quelle proportion de cet excellent commerce représente la farine et quelle proportion, les céréales et autre aliments préparés?—R. Puis-je demander à M. Cutting, le directeur de notre minoterie de Peterboro, de répondre à cette question?

D. Oui.

M. R. C. CUTTING, directeur de la minoterie de la *Quaker Oats Company* à Peterboro, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, j'espère que vous avez confiance en nous. Je vous ai entendu dire cet après-midi que vous ne pouviez avoir confiance en ces gens qui ne savent mettre un frein à leur verbiage. Nous sommes disposés à y mettre fin.

Monsieur Stevens, pour répondre à cette question sans vouloir être trop catégorique, je dirais que le blé représentait environ un septième de ce grain.

Pour être franc, je dirais qu'une forte partie consistait en avoine. Je pourrais peut-être ajouter que notre commerce, une grande proportion, ne consiste pas en blé. Vous le savez tous. Notre principal commerce consiste en céréales...

M. MAYBANK: Un septième et six septièmes, à peu près.

Le TÉMOIN: C'est un chiffre approximatif. Je me place au point de vue du grain ou du blé. Au point de vue dollars et cents les chiffres seraient tout différents. Ce grain est mis en caisses; ce procédé de fabrication comporte une forte somme d'argent.

M. Stevens:

D. Vous pourriez répondre à une autre question. Quelle proportion du septième de farine est exportée?—R. Cinquante pour cent.

D. Cinquante pour cent?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs? Merci beaucoup. M. Pitblado veut-il répondre à ces messieurs?

M. ISAAC PITBLADO, K.C., est rappelé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous accorde exactement quatorze minutes.

M. MUTCH: Prenez le temps qu'il vous faut.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, vu le temps que j'ai déjà pris et les questions que j'ai discutées, je ne crois pas devoir abuser de votre patience, sauf pour toucher un point; puis si on veut me poser des questions je serai heureux d'y répondre.

J'ai parlé du trafic ferroviaire en provenance de l'Ouest canadien; d'après les chiffres fournis par M. Walker, 54 p. 100 de toute la farine,—car nous parlons de farine—transportée pendant la période de navigation est d'abord transportée par chemin de fer. Mais une forte quantité de farine est transportée dans l'Est pendant les mois d'hiver, par chemin de fer exclusivement. Pourquoi ce transport dans l'Est dans les mois d'hiver? Ce que j'entends par les mois d'hiver ce sont les mois pendant lesquels la navigation est fermée. Tous savent qu'un commerce comme celui de la minoterie doit s'exercer pendant toute l'année et il s'exerce l'année durant dans tous ces endroits. Par curiosité j'ai calculé le pour-cent du rendement total transporté dans l'Est pendant l'hiver par deux minoteries de l'Ouest qui n'ont pas d'établissement dans l'Est.

M. Stevens:

D. Par rail?—R. Par rail à un tarif élevé; parlant de mémoire, à un taux, pour transport à Montréal, de 20c. les 100 livres, l'année dernière au regard d'un taux, rail et eau, de 15c. pendant l'été. J'ai constaté que 29 et 30 p. 100 du rendement total de ces deux minoteries de l'Ouest furent transportés dans l'Est pendant les mois d'hiver, et les chemins de fer en tirent tous les avantages, non à un taux concurrentiel déterminé par la concurrence du transport par eau, mais à un taux nullement influencé par la concurrence du transport par eau; au plein tarif, celui qui s'applique au grain venant de la même source; car il est stipulé que le même tarif s'applique au grain et à ses produits transportés dans l'Est. Je mentionne la chose parce que je ne veux pas que le Comité croit que les chemins de fer n'obtiennent pas leur pleine part, monsieur le président et messieurs, leur pleine part du tonnage transporté. Nous affirmons qu'ils l'obtiennent. Et si vous considérez la chose comme facteur important, comme vous le faites pour le transport par camions,—je crois que l'une des choses dont le Comité s'inquiète c'est l'influence exercée par les camions dans la diminution du tonnage qu'autrement les chemins de fer transporteraient.

Le point suivant que j'aborde c'est que les camions n'ont rien à faire dans ce mouvement. La concurrence des camions n'intervient pas dans cette situation relative à la farine que je suis à discuter. Je veux ajouter que les difficultés des

chemins de fer que vous vous appliquez à résoudre par la réglementation des taxes convenues, ne proviennent pas de la situation relative à la farine. Celle-ci n'en est pas la cause. La cause, vous le savez, est tout autre. Je laisse au Comité le soin de la déterminer. Je n'ai qu'une remarque à faire au sujet de l'exposé de M. Cutting. Son problème est particulier à sa minoterie; il consiste en ce qu'elle n'est pas située sur une voie d'eau mais à l'intérieur des terres. Quant aux tarifs, elle n'est pas aussi favorablement située que les minoteries de l'Est. Mais pour ce qui est de la farine expédiée de l'Ouest canadien, son exposé démontre que sa minoterie n'expédie de l'Ouest ni farine ni aucun autre produit en grande quantité. Nous traitons présentement de farine expédiée de la tête des Lacs dans l'Est en comparaison de grain expédié de la tête des Lacs dans l'Est; de sorte que ce qu'il allègue au sujet de sa compagnie ne s'applique pas en la matière. Son exposé est très logique. Il estime que le grain devrait être réglementé. Il parle de toutes ces choses expédiées en vrac qui sont mentionnées dans la loi, que vous avez exclues de la loi; il croit que le transport du grain devrait être inclus. Il en a pleinement le droit. Nous ne lui constestons nullement le droit d'avoir son propre point de vue. Mais en ce qui concerne ce bill, je crois, monsieur le président, ne pas me tromper en disant que c'est jusqu'ici la seule thèse qui ait été faite pour demander que le grain soit compris dans les dispositions de ce bill, —c'est-à-dire que les réglementations s'appliquent au grain. Je désire dire ceci, que si le Comité pense à comprendre le grain dans le bill, je connais un grand nombre d'associations de l'Ouest du Canada qui voudraient être entendues sur la question,—Certaines d'entre elles qui le voudraient.

M. Young:

D. Je ne crois pas que vous ayez besoin de vous tourmenter à ce sujet.—R. Ce n'est pas une question au sujet de laquelle je me tourmente. Mais la question est c'est-à-dire à son point de vue,—que nous voulons que le grain et la farine soient exclus. Nous voulons que le grain soit réglementé, et aussi la farine. Nous voulons que toutes ces marchandises en vrac soient réglementées. Cela concorde avec son point de vue.

M. Maybank:

D. Pourrions-nous en terminer avec ces dépositions pour la fin de juillet. De toute façon, nous comptons être ici jusqu'à cette époque, n'est-ce pas?—R. Monsieur Maybank, vous connaissez assez bien l'opinion de l'Ouest sur la réglementation des taux pour le grain; et je vous crois mieux à même de juger que moi. Le grain était inclus dans le bill l'année dernière, ce qui créa des ennuis considérables. Je crois que le Grain Exchange de Winnipeg lui-même présenta un mémoire ou envoya des suggestions contre cette inclusion. Je connais l'opinion des centres agricoles. Je puis dire que c'est une chose, une des rares choses, sur lesquelles les coopératives et le Grain Exchange de Winnipeg sont d'accord; et toutes les associations agricoles de l'Ouest sont aussi opposées à cette mesure. Cette année, on l'a laissée de côté; et je le mentionne. Je n'ai rien de plus à dire, monsieur le président, à moins que l'on ait des questions à me poser.

M. Mutch:

D. Monsieur Pitblado, la *Quaker Oats Company* n'admet-elle pas tacitement dans son mémoire qu'à son avis l'inclusion du grain en vrac adoucirait sa concurrence avec les minoteries de l'Ouest, et n'est-ce pas pour nous l'indication que cela augmenterait le coût de la farine ou du grain que l'on fait venir?—R. En tout déférence, je ne crois pas qu'on doive me demander de contester la conclusion de l'un des membres de l'association que je représente. Nous n'avons pas de querelle avec ceux de nos membres qui peuvent avoir des opinions indépendantes. Nous sommes très heureux de les voir exprimées ici.

[M. C. A. Lahey.]

D. J'apprécie cela.—R. Tout ce que nous désirons, c'est de veiller à ce que le Comité comprenne bien clairement les raisons de ces opinions, et la nature réelle de ces opinions. En dehors de cela, je ne veux pas qu'on me demande de tirer aucune conclusion de ces opinions.

Le PRÉSIDENT: Je puis vous assurer que nous vous sommes très obligés pour votre précieuse déposition.

Le TÉMOIN: Merci, monsieur le président. Je regrette d'avoir été si long.

(Le témoin se retire.)

Le PRÉSIDENT: J'appelle M. James Mayor, représentant de la *Canadian Industrial Traffic League* de Toronto.

M. MAYOR: M. LaFerle parlera le premier.

Le PRÉSIDENT: Je vois. Je ne le savais pas ici. Alors, nous entendrons M. LaFerle, s'il vous plaît.

M. CHARLES LAFERLE, président de la *Canadian Industrial Traffic League*, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs, je suis président de la *Canadian Industrial Traffic League*, association formée par les gérants du trafic de diverses associations, d'un océan à l'autre. Nous avons notre propre organisme pour s'occuper des taux et autres questions relatives aux transports.

Avec votre permission, monsieur le président, je lirai ce petit mémoire, que j'ai écrit à la hâte avant de quitter Toronto.

Monsieur le président, monsieur James Mayor et moi représentons la *Canadian Industrial Traffic League*.

Il peut être bon d'indiquer brièvement ce que la *Canadian Industrial League* a fait avant d'arriver aux conclusions qui vont vous être présentées par M. James Mayor, président du comité spécial chargé d'étudier le bill B du Sénat et le bill 31 de la Chambre des communes.

La ligue n'a pris part à aucune propagande par séries de lettres, et tout ce que nous avons fait a été le fruit de l'expérience acquise par les comités de la ligue.

Après le rejet du bill B du Sénat, le comité spécial pour l'étude de ce bill fut chargé de poursuivre l'examen de cette partie particulière des "Taxes convenues", et d'étudier la question sous tous les angles, afin d'aider les membres du bureau de la ligue à trouver si l'on pouvait faire quelque chose pour mettre en vigueur ces "taxes convenues" sans augmenter le chaos de notre problème des transports.

Le discours du trône, à l'ouverture du Parlement, ayant prévu une législation étendant les pouvoirs de la Commission des chemins de fer, la *Canadian Industrial Traffic League*, réunie en assemblée générale annuelle, dans la ville de Montréal, le 3 février 1938, discuta de nouveau la question des "taxes convenues", et, après un examen attentif de toute la situation, l'assemblée décida, à l'unanimité et d'une manière non équivoque, de s'opposer aux "taxes convenues".

Le 11 mars 1938, un exemplaire du bill 31 fut envoyé à tous les membres de la ligue, avec prière urgente de l'étudier et de soumettre promptement des commentaires pour ou contre tout article du bill. Nous engageâmes tous les présidents de divisions à convoquer des assemblées spéciales pour discuter tous les aspects possibles de la mesure des "taxes convenues". Nous avertîmes nos membres qu'il était de toute importance que leur critique du bill, favorable ou non, fût présentée aussitôt que possible au comité spécial examinant le bill. Les membres du bureau de la ligue n'exercèrent aucune influence sur les membres, ne leur firent aucune suggestion; nous laissâmes délibérément la décision entre leurs mains.

Nous avons étudié la question d'une manière très complète; des comités de division furent créés, d'un bout à l'autre du pays, pour analyser l'effet des "taxes convenues" aux points de vue des situations locales et de la situation nationale. Chacune des divisions soumit les résultats de son enquête au comité spécial général, qui, à son tour, au nom de l'ensemble des membres de la ligue, transmit les conclusions au comité exécutif en vue de l'action finale.

Pour éviter tout malentendu, monsieur le président, le 23 mars 1938, j'organisai à Toronto une assemblée conjointe de tous les chefs de services de trafic des chemins de fer Nationaux du Canada et des chemins de fer Pacifique-Canadien, de membres de leurs services juridiques respectifs, et de membres de la ligue, pour discuter le bill 31, et en particulier la partie V, traitant des "taxes convenues".

M. Alistair Fraser, K.C., vice-président chargé du trafic du National-Canadien, M. Geo. Stephen, vice-président chargé du trafic du Pacifique-Canadien, M. E. P. Flintoft, C.R., conseil général du C.P.R., M. F. Evans, économiste du P.-C., M. A. Walker, agent général du fret du P.-C., et M. R. E. Perry, agent général du fret du N.-C., étaient présents à cette assemblée, et les membres de la ligue furent invités à poser toutes les questions imaginables sur les "taxes convenues", dans l'espoir que ceux des membres présents qui étaient vivement opposés à la partie V du bill auraient l'occasion de reviser leur opinion à ce sujet.

Les réponses données aux questions principales ne réussissent évidemment pas à convaincre nos membres que les "taxes convenues" fonctionneraient d'une manière satisfaisante, sans créer de disparité, de contestations et enfin et surtout sans troubler davantage encore notre problème actuel des transports.

Après de nombreuses conférences et assemblées, le comité exécutif approuva la décision unanime du comité spécial de s'opposer en partie à certains articles du bill 31, et se trouva d'accord avec les membres de la ligue pour s'opposer à la totalité de la partie V.

En considérant tout cela, et la position qu'elle a prise devant la Commission royale des transports d'Ontario, la ligue a estimé qu'elle ne pouvait logiquement soutenir l'application d'une législation si vicieuse qui, si elle était mise en vigueur, tendrait à étouffer la concurrence dans le domaine des agences de transport, aux frais des contribuables. La méthode de soutenir la concurrence par l'application de taxes convenues est très fâcheuse, et, à notre avis, elle ne constitue qu'une politique destructrice, car elle rendra pire ce qui est mauvais. C'est une erreur économique que de permettre à une agence de transport qui dépend des fonds généraux de la trésorerie nationale, de tirer parti de sa situation pour offrir des services de transport à perte, simplement afin de détruire ou d'éliminer d'autres agences de transport, obligées par les lois bien connues de l'offre et de la demande de rester en activité non seulement aujourd'hui ou demain, mais aussi longtemps que les usagers les désirent à leur service.

La ligue aboutit à ses conclusions après une soigneuse analyse de toute la question, et sans recevoir d'ordres de représentants d'aucune agence de transport. Nos conclusions ne sont pas basées sur l'expression d'une appréhension vague et mal fondée; elles sont exprimées en termes clairs, et basées sur la connaissance pratique de nos besoins de transport.

Avec votre permission, monsieur le président, M. James Mayor, qui, soit dit en passant, n'appartient pas aux professions juridiques, mais est considéré par ses collègues comme jouissant, en matière de transport, d'une autorité fondée sur ses connaissances pratiques, dues au contact quotidien des problèmes de transport, présentera à votre Comité le mémoire de la *Canadian Industrial Traffic League.*

Avant de conclure, je puis dire que M. I. C. Rand et M. Geo. Walker, de la *Canadian Railway Association,* soutiendront peut-être que les membres de nos divisions et les membres de notre bureau sont tous à côté de la question, sauf eux.

[M. C. LaFerle.]

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup. Y a-t-il des questions, messieurs? Sinon, j'appellerai M. Mayor.

M. JAMES MAYOR, représentant la *Canadian Industrial Traffic League*, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité des chemins de fer, je veux d'abord vous remercier de tenir cette séance ce soir Cela m'est très utile, car j'avais des rendez-vous pour demain.

Je parais devant vous comme représentant de la *Canadian Industrial Traffic League*, association fondée en 1916 et composée de représentants de maisons de commerce et d'industrie de tout le Canada, et par conséquent association d'ordre national par ses intérêts, par la nature et la portée de son travail.

Ces représentants sont les personnes employées par ces firmes à titre de directeurs du trafic, gérants, employés supérieurs, ou les personnes qui ont à résoudre les problèmes posés par la question des transports pour les firmes représentées dans l'association.

Il s'ensuit donc et l'on doit reconnaître que ces hommes ont une connaissance approfondie des questions de transport, et qu'ils sont compétents pour exprimer une opinion pratique sur les effets et l'opportunité du bill 31, actuellement étudié par votre Comité.

L'an dernier, quand le comité du Sénat étudia le bill B, notre Ligue se présenta devant le comité et s'opposa à certains détails que nous n'approuvions pas dans l'intérêt national. Le mémoire de la Ligue figure au compte rendu du comité des chemins de fer du Sénat, fascicule 4, pages 120 à 126, et fascicule 9, pages 314 et 315.

Le bill actuel 31, généralement parlant, constitue une amélioration marquée sur celui qui fut présenté il y a un an au Sénat canadien. Toutefois, l'on y trouve encore certaines dispositions auxquelles nous nous sommes formellement opposés l'an dernier et auxquelles nous sommes encore opposés, car nous croyons que ces dispositions sont préjudiciables aux meilleurs intérêts du Canada en matière d'égalité de traitement et de taux justes et raisonnables pour tous les expéditeurs, gros ou petits, sans disparité indue.

En conséquence, nous soumettons nos vues relativement aux dispositions du bill.

Article d'interprétation 2, alinéa (e)

Pour ce qui regarde l'explication concernant les marchandises en vrac, il y a certaines marchandises qui sont préparées pour l'expédition par blocs ou sous d'autres formes, et chaque morceau ou paquet est enveloppé séparément pour la manutention commode. A certaines saisons de l'année, l'expédition de ces marchandises occupe tout l'espace du navire réservé aux marchandises; conséquemment, nous proposons que l'alinéa (*e*) soit amendé de manière à inclure toute autre cargaison qui occupe l'espace du navire destiné à la cargaison.

Partie II—Transport par eau (article 12—Services intercostaux)

Le vice-président:

D. Estimez-vous que votre premier paragraphe constitue le texte de l'amendement?—R. Non, c'est simplement une suggestion, monsieur le président. Nous n'avons pas proposé d'amendement particulier; nous proposons tout simplement que l'alinéa soit amendé en conséquence.

Nous notons que, bien que le trafic côtier sur les océans Atlantique et Pacifique ait été exclu des dispositions de ce bill, le transport intercostal entre les ports canadiens sur les océans Atlantique et Pacifique restera sujet à réglementation.

Nous nous sommes opposés à la réglementation de ce trafic l'an dernier, et nous sommes encore du même avis.

Les raisons qui motivent nos objections à la réglementation du transport intercostal par eau entre les ports canadiens sur l'Atlantique et ceux du Pacifique sont les suivantes:

1. Ce service diffère d'autres services de transport par eau en ce sens qu'il est en concurrence directe avec des services mondiaux de transport par eau, *dont quelques-uns sont non réglementés*, et le service canadien serait, conséquemment, placé dans une situation tout à fait désavantageuse si l'on insiste sur la réglementation des taux.
2. Ce service intercostal a pour objet d'effectuer le transport de marchandises entre les ports de l'Atlantique et du Pacifique de permettre aux expéditeurs de livrer les marchandises en concurrence avec ces services mondiaux de transport par eau.
3. Cette concurrence mondiale implique le transport de marchandises en provenance de pays hautement industrialisés de l'Europe, du Royaume-Uni et des Etats-Unis, que ces marchandises soient fabriquées sous un régime de bas taux de salaire imputable au coût de la vie peu élevé ou sous un régime de production en masse. Elle donne donc lieu à la plus âpre concurrence et ce service intercostal en raison de ses frais d'exploitation peu élevés a pour objet de répondre à une telle situation.
4. Comme cette concurrence est très âpre, il faut souvent prendre une décision et passer des contrats à une heure ou deux heures d'avis. On ne peut attendre la procédure compliquée nécessaire et requise si les tarifs intercostaux sont réglementés. Conséquemment, la situation exige l'application de la procédure la plus simple afin de permettre à ce service de tirer profit des avantages qui lui sont particuliers.

Transport intérieur par eau

Si l'on entend approuver la réglementation du transport intérieur par eau, alors il faudrait maintenir le principe de différences de taux justes et raisonnables inférieurs aux diverses catégories de taux ferroviaires, régime qui refléterait les avantages économiques inhérents résultant de l'exploitation du transport par les voies d'eau naturelles intérieures du Canada.

Partie III—Transport par air

Ceci constitue une nouvelle forme de transport qui n'est encore qu'à ses débuts et qui pourvoit actuellement surtout au transport de marchandises et de voyageurs aux régions minières, non développées et peu peuplées du Canada, éloignées des autres moyen de transport. Pour établir les avantages ou désavantages découlant de la réglementation de ce mode de transport il conviendrait de consulter des hommes versés dans la direction de services de transport commercial par air et qui sont qualifiés à dire si la réglementation de ce moyen de transport est désirable ou nécessaire.

Partie IV—Tarifs, taxes et trafic

A notre avis, cette partie est superflue vu que toutes ses dispositions sont actuellement incorporées dans la Loi des chemins de fer.

Toutefois, elle possède l'avantage d'être exprimée en langage plus simple et sa signification se voit plus facilement, et nous prétendons que les articles de la Loi des chemins de fer qui correspondent à ces alinéas pourraient être changés avec profit de manière à se conformer au langage et à la phraséalogie de cette partie là où ils traitent des mêmes sujets.

Si l'on entend réglementer le transport par eau autre que le transport intercostal et les exceptions prévues à la partie II, article 12 du bill, il n'existe pas de

[M. J. Mayor.]

raison valable pour que ce moyen de transport ne soit pas sujet (sauf pour les exceptions notées) à la même réglementation que les voituriers par rail.

Partie V—Taxes convenues

La Ligue s'en tient à l'opinion qu'elle exprima au Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes du Sénat quand le bill "B" était à l'étude.

Bien que nous soyons en faveur d'une réglementation modérée et prudente, les dispositions dites d'autorisation incorporées dans cette partie feraient obstacle à l'établissement de taux justes et raisonnables, aboutiraient à une disparité indue que défend actuellement la Loi des chemins de fer, et empêchraient l'égalité de traitement si nécessaire aujourd'hui à la conduite du commerce moderne. Ces dispositions peuvent avoir pour effet de conférer un avantage aux gros exploitants dans le monde des affaires au détriment marqué du petit expéditeur.

Conséquemment, nous sommes fortement opposés à cette partie pour les raisons suivantes, entre autres:—

1. Parce qu'elle ne tient pas compte des dispositions de la Loi des chemins de fer dont les clauses visent l'application les principes susdits.
2. Parce que cela impliquerait dans une grande mesure le rétablissement du régime chaotique, de la disparité, de l'inégalité de traitement et de la procédure inéquitable qui avaient cours avant 1904.
3. Parce que sa teneur favorise un expéditeur et une catégorie de voituriers au détriment marqué de tous les autres expéditeurs intéressés, et des voituriers représentant d'autres modes de transport, et peut aboutir en conséquence à une disparité injuste entre les gros et les petits expéditeurs et entre les différentes catégories de voituriers.
4. Parce que dès que la Commission approuve une "taxe convenue" en faveur d'un expéditeur et couvrant une période indéfinie qui ne peut être discontinuée qu'après un délai d'un an elle peut signifier que tout expéditeur non favorisé d'une "taxe convenue" semblable souffrirait de la perte du commerce ou serait appelé à absorber la différence des taxes applicables aux contrats existants, autant d'éléments qui prêtent à des pratiques injustes et déloyables, au désordre et à une disparité injuste dans le commerce et l'industrie.
5. Les dispositions quant à l'égalité de traitement et à la préférence indue, actuellement incorporées dans divers articles de la Loi des chemins de fer et portant sur les tarifs réguliers, spéciaux et de concurrence, tels qu'énumérés aux articles 328, 329, 344 et 345, ne s'appliqueraient pas au trafic relevant de cette partie, si elle est approuvée, pour la raison que la clause d'interprétation définissant le terme "taxes convenues" et son application, et le fait que sous l'article 35, alinéa I, les "taxes convenues" sont définitivement soustraites au régime d'établissement et de réglementation de taux incorporé dans la Loi des chemins de fer, au bill 31, ou à toute autre loi qui se rapporte à des taux ferroviaires et à leur réglementation. L'élimination des dispositions susdites, autant qu'il s'agisse de leur application aux "taxes convenues" sous le régime de la partie V du bill 31, est susceptible de créer une situation fort chaotique car le mode de réglementation proposé dans cette partie en remplacement de l'ancienne procédure ne suffira pas à protéger convenablement les intérêts des expéditeurs et des autres usagers des services de transport.

En conséquence, qu'il nous soit permis de proposer que le bill 31, tel que rédigé actuellement, soit amendé par la suppression de la partie V relative aux "taxes convenues" vu que les expéditeurs s'y opposent parce qu'elle

A. Etablit une distinction nettement injuste.
B. Permet une inégalité de traitement, si peu recommandable dans le commerce moderne.

C. Fournit le moyen par lequel les avantages inhérents des divers modes de transport peuvent être mis de côté pour faire place à une forme particulière.
D. Place le petit expéditeur dans une situation tout à fait désavantageuse comparé au gros expéditeur.
E. Permet aux chemins de fer d'anéantir tous les autres modes de transport, qu'ils soient réglementés ou non.
F. Détruit et désorganise la structure actuelle des tarifs et le régime d'établissement de tarifs qui a résisté aux attaques pendant 34 ans sous l'empire de la Loi des chemins de fer.
G. Fera renaître sans nécessité les transactions privées qui sont toutes extrêmement préjudiciables et détruisent la confiance.
H. Crée un régime qui peut aboutir au rétablissement des conditions chaotiques qui existaient avant 1904.

Monsieur le président, il a surgi une autre question après que nous eussions terminé la rédaction de notre mémoire. Il en a été question dans le mémoire de la Chambre de commerce de Hamilton, j'entends, la partie qui traite des taxes des ports nationaux.

Nous désirons nous associer au plaidoyer de la Chambre de commerce de Hamilton en ce qui regarde les taxes de port.

J'en ai causé avec les membres de notre comité et ils ont tous consenti à ce que la Ligue se prononce sur cette question. Je désire vous communiquer le texte d'une résolution adoptée à une réunion du conseil d'administration de notre ligue, tenue le 16 mars 1938. En voici la teneur:

A PROPOS des projets de tarifs relatifs aux taxes de port publiés par le Conseil des ports nationaux.

Attendu que le Conseil des ports nationaux projette maintenant de relever les taux et droits au port de Montréal et aux ports du littoral canadien de l'Atlantique comprenant les droits de port et de dock, les taxes, les droits de quaiage, etc., ce qui peut avoir pour effet de détourner des ports canadiens le trafic d'exportation et d'importation canadien et américain;

Et attendu que quelques-uns de ces frais étaient auparavant acquittés par les importateurs et par d'autres aux ports locaux, et que d'autres, sur les expéditions, étaient absorbées à titre d'aide par les compagnies de transport, coutume qui peut disparaître maintenant du chef des relèvements excessifs projetés, et;

Attendu qu'il appert que toutes les séances, dans l'examen de cette question, ont lieu à huis clos et que les témoins sont entendus sur convocation spéciale, la raison de cette attitude étant que les projets tarifaires sont d'un caractère confidentiel, mesure qui n'est pas de nature à inspirer la confiance que l'on pourrait attendre dans l'examen d'une question aussi importante.

Qu'il soit résolu, en conséquence, que le comité exécutif de la Ligue canadienne du trafic industriel, si hautement intéressée en la matière, désire exposer ce qui suit:

A PROPOS des projets de tarifs, relatifs aux taxes de port publiés par le Conseil des ports nationaux.

Attendu que le Conseil des ports nationaux projette maintenant de relever les taux et droits au port de Montréal et aux ports du littoral canadien de l'Atlantique comprenant les droits de port et de dock, les taxes, les droits de quaiage, etc., ce qui peut avoir pour effet de détourner des ports canadiens le trafic d'exportation et d'importation canadien et américain; et

[M. J. Mayor.]

Attendu que certain de ces frais étaient auparavant acquittés par les importateurs et par d'autres aux ports locaux, et que d'autres, imposés aux expéditions, étaient absorbées à titre d'aide par les compagnies de transport, coutume qui peut maintenant cesser du chef des relèvements excessifs projetés; et

Attendu qu'il appert que toutes les séances dans l'examen de cette question ont lieu à huis clos et que les témoins sont entendus sur convocation spéciale, la raison de cette attitude n'étant pas de nature à inspirer la confiance que l'on devrait attendre dans l'examen d'une question d'une si grande importance;

Qu'il soit résolu, en conséquence , que le comité exécutif de la Ligue canadienne du trafic industriel, si hautement intéressée en la matière, expose ce qui suit:

1. Le conseil des ports nationaux, constituant un corps public, devrait être prié de tenir des séances publiques sur toutes les questions et réclamations d'ordre majeur qui lui sont soumises.

2 Tous les tarifs, frais, redevances, droits ou honoraires établis à tous les ports devraient s'établir sur une base juste et raisonnable.

3. Vu les conséquences vitales qu'elle comporte pour l'aménagement tarifaire du transport intérieur canadien, vu ses rapports avec l'aménagement tarifaire des exportations et des importations, vu ses rapports avec l'établissement tarifaire des exportations et des importations, la fixation des ces frais de port par le Conseil des ports nationaux et l'audition des témoins à ce sujet devraient être définitivement effectuées par la Commission des chemins de fer du Canada.

Le vice-président:

D. Vous comprenez, monsieur Mayor, que cet exposé n'entre pas dans nos attributions, étant donné qu'il ne se rapporte aucunement au projet de loi n° 31. Mais vous pouvez poursuivre votre lecture si le Comité le permet.

Le TÉMOIN: 4. De plus, étant donné que cette question est d'une importance si grande pour la vie commerciale du Canada, que l'échelle des frais, redevances, tarifs, droits, etc., projetée par le Conseil des ports nationaux soit rejetée par le gouverneur en conseil jusqu'à ce que la Commission des chemins de fer ait tenu des séances publiques à ce sujet.

Je n'ai fait cette lecture que pour la gouverne des membres du Comité et nous désirons endosser le mémoire de la Chambre de Commerce d'Hamilton.

Le VICE-PRÉSIDENT: A-t-on des question à poser?

L'hon. M. Stevens:

D A la dernière page de votre mémoire vous établissez vos objections et vous considérez le bill comme essentiellement injuste, pour me servir de vos propres expressions. Vos vues se modifieraient-elles si vous lisiez le paragraphe 5 de l'article 35? L'avez-vous sous les yeux? Il dit:

(5) Un expéditeur qui considère que ses affaires seront l'objet d'une disparité injuste si une taxe convenue est approuvée et établie que le voiturier, ou que ses affaires ont été l'objet d'une disparité injuste par suite de l'établissement d'une taxe convenue, peut, en tout temps, demander à la commission de fixer une taxe pour le transport de ses marchandises (qui sont les mêmes ou semblables aux marchandises auquelles se rapporte la taxe convenue et qui sont offertes pour être transportées dans des circonstances et conditions essentiellement semblables par le même voiturier avec lequel il est proposé d'établir ou il est établi la taxe convenue, si la commission est convaincue que les affaires de l'expéditeur

seront ou ont été ainsi l'objet d'une disparité injuste, elle peut fixer une taxe (y compris les conditions qui s'y rattachent) exigibles par le voiturier pour le transport de ces marchandises.

Ce texte ne vous satisferait-il pas?—R. Non, monsieur Stevens; il ne rencontrerait pas nos objections. Je vais vous citer le procès-verbal de la réunion à laquelle M. LaFerle a fait allusion et à laquelle assistaient les vice-présidents des chemins de fer. On a posé la question suivante: Si un expéditeur est partie à une convention avec les compagnies de chemins de fer et s'il croit pouvoir lui confier tout son transport par rail, on établit un tarif de, disons, 20 c. du 100 livres; un autre expéditeur offre à la compagnie la même catégorie de marchandises et se juge, du chef de la demande de sa clientèle, incapable de lui offrir tout son transport mais seulement 75 p. 100 de ce dernier; que feraient les chemins de fer? N'accorderaient-ils pas au second expéditeur le tarif de 20 c? Et voici la réponse du vice-président:

En présumant que le tarif serait raisonnable, les chemins de fer seraient disposés à accepter tout le tonnage de transport qu'on pourrait lui offrir. S'ils ne pouvaient l'obtenir en entier, ils en accepteraient tout ce qu'ils pourraient. Si une personne se trouvait dans cette situation, elle n'aurait qu'à déclarer à la commission que ce tarif lui nuit; si une personne est disposée à expédier toute sa marchandise par rail (n'oubliez pas ceci, toute sa marchandise par rail) la Commission des transports lui octroiera un tarif. Une personne disposée à expédier par rail toute la marchandise qu'elle peut expédier ainsi peut craindre de ne pouvoir obtenir le même tarif. Il lui faudrait compter sur la discrétion de la commission qui chercherait à savoir si les circonstances et les conditions de transport de sa marchandise sont assez similaires pour être convaincue que cette personne a droit au même tarif. Les chemins de fer désirent avoir tout le transport possible, et s'ils savent qu'une personne a 20 wagons de marchandises à expédier et qu'elle n'en a expédié que 10 par rail, ils s'efforceront d'obtenir le transport de toute sa marchandise, et ainsi de suite Il a ajouté que si une personne ne peut expédier qu'un seul wagon contre 10 d'une autre personne, on ne peut dire qu'il y ait là similtitude de circonstances et des conditions, et que la commission se guiderait naturellement là-dessus pour rendre une décision. Puis vient ceci: il serait possible d'obtenir le même tarif à condition qu'on demande une taxe fixe. Cette taxe fixe peut-être de 3 c. plus élevée à cause de la différence de volume des marchandises expédiées par les deux compagnies.

M. Young:

D. Comment le vice-président pouvait-il présumer parler au nom de la Commission des chemins de fer?—R. L'embarras est celui-ci, monsieur Young; j'imagine que tout ceci fut esquissé par la personne en question.

D. Ce n'est pas lui qui interpréterait ou appliquerait ce modus vivendi?—R. Non; il pourrait ne pas en être l'interprète ni le metteur en œuvre; mais la commission appelée à effectuer l'interprétation ne prend l'avis de personne; elle se contente d'étudier le statut tel qu'imprimé et à juger en conséquence sans prendre l'avis de personne. Et alors on peut en déduire naturellement que si une personne ne peut expédier qu'un wagon de marchandises par semaine contre 10 par une autre personne, celle qui n'expédie qu'un wagon n'a pas droit au même tarif que celle qui en expédie 10. A l'haure actuelle et aux termes de la Loi des chemins de fer, la personne qui expédie un wagon par semaine a droit au même tarif que celle qui en expédie 10, mais par ce bill cette situation sera modifiée car le tout premier article relatif à la taxe convenue déclare que nonobstant toute disposition de la Loi des chemins de fer ou de tout autre statut, que la commission peut agir de telle et telle façon...

D. Il y a peu de temps, les chemins de fer, à propos d'un tarif de Calgary à Régina pour l'huile crue, ont décidé d'imposer un tarif et de l'appliquer aux

expéditions de 25 wagons pourvu que ces 25 wagons fissent partie d'un unique train de marchandises...—R. Oui.

D. C'était là l'intention des chemins de fer; mais la Commission des chemins de fer intervint, refusa d'approuver cette initiative et fit appliquer ce tarif à un unique wagon.—R. Cela revient à ce que j'ai dit.

D. Et pourtant c'est là une décision de la commission; et je vous laisse à supposer que la Commission des transports pourrait être du même avis dans des circonstances similaires, quelle que soit l'opinion des chemins de fer sur la question?—R. Il faut aborder ces questions et les interpréter exactement dans le sens que porte le statut, et je suis convaincu que grâce à une juste interprétation du bill tel qu'inprimé présentement, la Commission des chemins de fer agirait comme elle a agi dans l'affaire de Régina.

M. Hamilton:

D. Puis-je poser cette question avec l'assentiment du président? Si le terme que vous avez invoqué "circonstances et conditions essentiellement semblables" était mieux défini dans la loi, deviendrait-il possible de trancher la difficulté que vous prévoyez?—R. Ce serait possible, mais la loi n'est pas assez explicite. Voilà.

D. A propos de cette expression, je puis voir où vous voulez en venir; c'est affaire d'interprétation; il est laissé à la discrétion de la Commission d'interpréter ce texte assez vague. Ce que vous avez à l'esprit, je crois, est que la disparité de traitement au préjudice du petit expéditeur serait tout à fait possible aux termes de ce texte?—R. Oui.

D. Y a-t-il autre chose; je ne doute pas qu'il y ait autre chose, mais ceci est le principal. Je comprends fort bien que le petit expéditeur incapable d'expédier d'aussi grosses quantités se trouverait désavantagé si l'interprétation de la Commission était telle qu'elle le mît sur un plan différent de celui du gros expéditeur. Une telle possibilité ne pourrait-elle s'éviter par le recours à un amendement?—R. Je ne le crois pas. Je ne crois pas que vous puissiez apporter un amendement satisfaisant. Notre avis est à l'effet de faire disparaître entièrement cette partie du bill; c'est tout ce qu'il y a à faire, à mon avis. Ces taxes convenues ne sont certainement pas favorables aux hommes d'affaires du Canada.

M. Howden:

D. Vous conviendrez que la Commission des transports resterait l'arbitre en l'occurrence et serait encore en mesure de juger la partie, pour ainsi parler? —R. A moins qu'il n'y ait quelque opposition à la taxe convenue, la Commission des transports agirait en l'occurrence comme elle agit présentement. On lui communiquerait copie de la convention et si personne n'apportait d'opposition elle approuverait la convention et en ferait faire l'application. Elle ne se demanderait pas si le tarif est raisonnable ou non. Elle ne se le demande pas actuellment, à moins d'opposition. S'il surgit une opposition, elle se met alors à l'examen de la situation.

Le vice-président:

D. Mais les circonstances sont exactement les mêmes à l'heure présente?—R. Certainement.

M. Hamilton:

D. D'après les conditions présentes, les différentes localités souffrent d'une inégalité de traitement,—les expéditions provenant des mêmes distances étant dirigées vers les mêmes destinations.—R. On établit peut-être actuellement une distinction entre elles, mais elle n'est pas injuste. Nous nous préoccupons de la distinction injuste.

M. Howden:

D. Je n'en avais pas terminé avec ce point. Admettriez-vous que l'application de la Loi des chemins de fer donne assez satisfaction?—R. Je le crois.

D. Par la Commission des chemins de fer?—R. Oui. Celle-ci a subi l'épreuve de 34 ans.

D. Et vous admettrez qu'aux termes de la présente loi, toutes les questions telles que ci-haut devront être soumises à la Commission des transports qui aura à l'avenir précisément la même juridiction que dans le passé?—R. Oui, naturellement; elles lui seront soumises.

D. Alors, si la Commission des chemins de fer a administré dans le passé la Loi des chemins de fer à la satisfaction générale du peuple canadien, devons-nous envisager la possibilité qu'elle ne l'administrera pas encore ainsi,—si elle est le suprême arbitre dans ces questions?—R. Présentement la Commission des chemins de fer agit d'après l'autorisation que lui confère la Loi des chemins de fer, laquelle pourvoit à toute distinction injuste. Cette partie du paragraphe 1, article 35, l'empêche tout à fait d'établir quelque distinction injuste. Le texte dit: en dépit de toute disposition de la Loi des chemins de fer, de la présente loi ou de toute autre loi. Cet article a pour effet, croyons-nous, de l'empêcher d'établir quelque distinction injuste.

D. Oui, il stipule qu'une autre loi doit remplacer celle des chemins de fer, mais les règlements imposés sont à tous égards les mêmes?—R. Pas là où on lit: en dépit de toute disposition de la présente loi,—cela ne stipule pas une autre loi.

L'hon. M. Stevens:

D. En vertu de la Loi des chemins de fer, si un taux de concurrence ou un taux spécial est appliqué, il l'est à tous les expéditeurs; est-ce exact?—R. Oui, monsieur.

D. La présente loi prévoit que si un taux est appliqué d'après son texte actuel, on peut convenir d'un taux avec un expéditeur?—R. Oui, exactement.

D. Et les autres expéditeurs n'en peuvent profiter à moins d'en appeler à la Commission?—R. C'est cela, monsieur Stevens.

D. Est-ce là la différence entre les deux?—R. Oui, c'en est une partie.

D. Autrement dit, la loi empêcherait maintenant la Commission des chemins de fer,—l'empêcherait. . .—R. Ce que le bill propose.

D. Ce qu'il propose.—R. Non.

M. Hamilton:

D. Est-ce que cela ne dépend pas entièrement de l'interprétation qu'on attache à "circonstances et conditions essentiellement semblables"?—R. C'est la grande difficulté.

D. Et cela en supposant qu'on l'interpréterait d'une certaine façon; c'est le danger que vous craignez?—R. Exactement.

M. O'Neill:

D. La Commission des chemins de fer a donné plutôt satisfaction depuis les vingt-quatre dernières années, n'est-ce pas?—R. Oui, certainement. Il est arrivé très rarement que ses décisions aient été écartées après qu'on eût interjeté appel.

D. Ne serait-il pas raisonnable de supposer qu'elle interpréterait bien ce qu'est l'inégalité de traitement ou ce qui la constitue?—R. Assurément, si on interjetait appel auprès d'elle, mais la difficulté est que les ententes ci-dessus n'obtiendraient pas assez de publicité.

M. McCann: Il y sera pourvu dans ses règlements.

[M. J. Mayor.]

Le vice-président:

D. Monsieur Mayor, avez-vous entendu le témoignage du président de la Commission des chemins de fer?—R. Non.

D. L'avez-vous lu?—R. Non; je suis parti avant d'en avoir obtenu le texte.

D. Il a dit au Comité que les conditions qui s'appliqueront en vertu du bill 31 seront exactement les mêmes que celles qui se sont appliquées jusqu'ici à la Loi des chemins de fer; que toutes ces ententes privées obtiendraient la plus large publicité.—R. J'ignore comment vous vous y prendrez pour cela. D'après l'article que nous étudions, il n'y a qu'un délai d'une semaine à partir de la conclusion de l'entente jusqu'à son application, à moins qu'on n'interjette appel à ce sujet. Le mécanisme actuel diffère complètement de cela. En vertu des présentes dispositions, la compagnie de chemin de fer s'entend sur une taxe convenue avec une firme et elle la soumet à la Commission pour que celle-ci l'approuve. Il y a un délai d'une semaine pour présenter des objections. A l'heure actuelle les propositions faites par l'Association des voituriers de marchandises, pour des changements dans la classification, etc., des changements de tarifs,—si on doit les accroître, veulent qu'un avis statutaire doit en être donné et des associations comme la *Canadian Industrial Traffic League,* l'Association des Manufacturiers canadiens, ou les *Boards of Trade* doivent en être amplement averties.

D. Mais une limite de temps n'est-elle pas prévue comme actuellement?—R. Oui, mais elle est plus longue,—trente jours,—et nous avons l'occasion de faire connaître nos objections, s'il y a lieu, contre les dispositions qu'on est à prendre.

M. Young:

D. J'ai compris que vous aviez dit qu'un seul expéditeur profiterait de la taxe convenue?—R. Oui, c'est stipulé au bill.

D. Tout autre expéditeur dans la même catégorie n'aurait-il pas droit exactement au même tarif?—R. Non; pas nécessairement,—pas selon le bill.

D. Dans des conditions essentiellement semblables?—R. Si la Commission décidait de le lui accorder ou que le chemin de fer y consentît. Tout dépend de l'interprétation des mots "dans des circonstances et conditions essentiellement semblables".

M. O'Neill:

D. Vous ne tiendriez pas à vous confier à la Commission des chemins de fer après ses trente-quatre ans d'existence?

L'hon. M. STEVENS: J'ai posé un certain nombre de questions qui ont fait dire aux membres du Comité que nous mettons en doute la bonne foi de la Commission des chemins de fer.

Le VICE-PRÉSIDENT: Absolument.

L'hon. M. STEVENS: Je ne laisserai pas insérer cela au compte rendu sans protester. Je vais poser une autre question, mais auparavant, je veux élucider ce point. Je veux dire que je connais le fonctionnement de la Commission des chemins de fer depuis sa fondation; j'ai eu le privilège de comparaître devant elle à plusieurs reprises ces vingt-sept dernières années et je crois que c'est le tribunal le plus compétent du Canada.

Le TÉMOIN: Très bien.

L'hon. M. STEVENS: Sans exception.

Le TÉMOIN: Très bien.

L'hon. M. STEVENS: Et je ne permettrai pas aux membres du Comité de laisser insérer au compte rendu que nous mettons en doute la bonne foi de la Commission. J'ajouterai...

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous n'entendez pas que des membres du Comité l'ont dit?

L'hon. M. STEVENS: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Ah! non.

L'hon. M. STEVENS: Lisez les témoignages depuis un quart d'heure; vous y verrez qu'on l'a dit six fois. J'ajouterai, qu'en ce qui concerne la Commission des chemins de fer, à propos de l'application de cette nouvelle loi, si elle est adoptée, nous ne perdrons pas confiance en elle. Toutefois, il ne s'agit pas du tout de cela. Je veux savoir pourquoi on a fait une telle insinuation.

M. YOUNG: Je veux savoir quels membres du Comité l'ont faite.

L'hon. M. STEVENS: Elle a été faite. Un député m'a dit il y a un instant: "avez-vous foi en la Commission des chemins de fer"?

M. HANSON: Il a demandé au témoin s'il avait foi en elle.

L'hon. M. STEVENS: Lisez les témoignages demain. J'élucide simplement qu'en posant ces questions, je ne blâme pas la Commission des chemins de fer.

M. YOUNG: Ni aucun, membre du Comité.

L'hon. M. STEVENS: Je vais demander...

M. O'NEILL: Néanmoins, vous laissez entendre que d'autres membres du Comité ont fait cette insinuation.

L'hon. M. Stevens:

D. Je vais poser cette question au témoin: d'après les articles qui traitent de l'inégalité de traitement, ou ceux ayant trait aux tarifs de concurrence, dans la Loi actuelle des chemins de fer, un taux est déposé par une compagnie de chemins de fer ou avis en est donné,—il ne s'agit pas dans ce cas de la déposition formelle d'un tarif,—et à moins qu'on s'oppose à l'application de ce tarif il entre en vigueur?—R. C'est exact.

D. D'après la Loi des chemins de fer actuelle, cette Commission, comme organisme administratif, ne peut permettre des taxes convenues, non plus que des tarifs individuels?—R. Non.

D. Autrement dit, lorsqu'un tarif de concurrence est déposé concernant n'importe quel article, tout expéditeur quel qu'il soit, peut profiter de ce tarif?—R. Exactement.

D. En vertu du bill 31 et de l'article 35, si le bill devient loi, il sera loisible à tout expéditeur de conclure une entente privée avec le chemin de fer?—R. Oui.

D. Et cette entente privée est déposée à la Commission?—R. Oui.

D. Et si elle ne suscite pas d'opposition, alors elle est appliquée?—R. Oui.

D. Et elle ne s'applique pas à d'autres?—R. Non.

D. A ce sujet la nouvelle loi autorise la Commission des chemins de fer à sanctionner quelque chose que l'ancienne loi lui défend?—R. Oui.

D. Cela n'a donc rien à faire avec la discrétion laissée à la Commission?—R. Non.

D. En d'autres termes, la nouvelle loi confère de nouvelles prérogatives à la Commission?—R. Exactement.

D. Et en dernier lieu c'est la loi qui régit la Commission; celle-ci n'est pas libre d'user de sa discrétion?—R. C'est cela.

M. Hamilton:

D. Mais elle est régie par l'interprétation de cet article de la loi; et c'est affaire d'interprétation, n'est-ce pas, monsieur Mayor?—R. Je ne le dirais pas.

[M. J. Mayor.]

(M. LaFerle est rappelé.)

Le TÉMOIN: Si on veut me le permettre, comme président de la *Canadian Industrial Traffic League*, il convient peut-être que j'expose sans ambages l'attitude de la *Ligue*. La *Canadian Industrial Traffic League* n'a jamais été en meilleures relations avec la Commission des chemins de fer que depuis vingt ou trente ans. J'ai le plus grand respect pour cette Commission. Nous nous tenons en relations étroites avec elle et elle connaît nos activités qui s'étendent de l'Atlantique au Pacifique. De fait notre comité de propagande s'efforce de mettre nos membres au courant de l'excellent travail de cet organisme. Mais ce bill met la Commission dans une position embarrassante parce qu'il la requiert d'agir d'une façon que la Loi actuelle des chemins de fer ne lui permet pas et il lui demande d'approuver un état de choses qui crée définitivement une disparité envers les expéditeurs. A notre réunion de Toronto, nous avons posé une question bien définie: supposons qu'un expéditeur de Kitchener ait un wagon de meubles à envoyer et qu'un autre, en face de lui, en ait dix wagons à expédier par semaine; est-ce que celui qui n'expédie qu'un wagon bénéficiera de la même taxe convenue que celui qui en expédiera dix?

M. McCANN: Pourquoi bénéficierait-il?

Le TÉMOIN: Aujourd'hui il aurait cet avantage.

M. McCANN: Les conditions sont différentes.

Le TÉMOIN: Un expéditeur qui envoie un wagon de meubles, c'est tout ce qu'il peut produire.

M. Hamilton:

D. C'est ce que j'essaye de savoir. Je vous demande s'il est vrai qu'ils obtiendraient des tarifs différents?—R. A ce sujet, nous nous sommes adressés aux directeurs de trafic des chemins de fer canadiens; je les ai questionnés car ils ont étudié ce bill depuis sa publication; ils ont pesé la question depuis la défaite du bill B au Sénat, et nous voulions être rassurés sur nos attributions de directeurs de trafic, parce qu'en définitive, c'est nous qui payons la note vu que nous achetons le transport. Et nous voulions savoir si la défaite de ce bill nous rendrait perdants ou non. J'ai dit qu'il valait mieux que ces directeurs viennent nous expliquer le fonctionnement du bill, car nous n'en savions rien. Ils seront censés, si elle est adoptée, appliquer la loi par l'intermédaire de la Commission des chemins de fer. Nous avons fait toutes les démarches possibles pour que ces messieurs viennent nous éclairer sur ce point et qu'avons-nous eu comme résultat? Nous n'avons obtenu que cette réponse: "Cela regarde la Commission des chemins de fer." C'est ce que nous pouvons répondre à votre question. Ce n'est pas que nous n'ayons pas confiance en la Commission des chemins de fer, mais ce bill la met dans une situation fausse car, en vertu de la loi, elle n'aura pas d'autre alternative que d'accorder un tarif à un particulier et un autre tarif à un autre.

M. Elliott:

D. Quant aux frais de transport, de quelle nature est l'entente que vous concluez avec les entreprises de camionnage?—R. Comme je l'ai dit dans mon exposé oral du début, nous avons déposé à la Commission royale d'enquête sur le transport en Ontario, un mémoire très précis. Nous favorisons la réglementation des tarifs, mais quels seraient ces tarifs que vous imposeriez? Vous savez qu'aujourd'hui les entreprises de transport, surtout en Ontario, ne sont pas aussi prospères qu'on le désirerait. Je pourrais répondre intelligemment à votre question en disant: "Nous aurons un tarif de 57c. ou de 60c." Quelques-uns des directeurs de trafic payent ce que les chemins de fer demandent malgré que ces tarifs soient beaucoup plus bas que ceux d'il y a deux ans. Nous craignons fort

que ces taxes convenues ne permettent aux tarifs des chemins de fer de s'abaisser tellement qu'il ne pourra plus exister d'autre mode de transport pour faire la concurrence. Est-ce la réponse que vous désirez?

D. Ces tarifs sont-ils publiés de quelque façon?—R. Oui, quelques-uns des exploitants de camions les plus importants les publient.

D. Faites-vous des ententes avec les compagnies de camionnage?—R. A proprement parler il n'y a pas d'ententes. Les exploitants de camions viennent nous offrir leurs services pour le transport de marchandises d'un certain endroit à un autre et nous nous informons de leur tarif. S'il est trop bas, et si le directeur du transport est compétent, s'il veut protéger ses marchandises, il répond: "Vos tarifs sont trop bas, je ne puis les accepter. S'il se produit des pertes de nos marchandises ou si elles s'endommagent, vous ne pourrez pas nous indemniser." Malheureusement d'autres peuvent accepter un tarif excessivement bas qui n'est pas rémunérateur.

M. Hamilton:

D. Je désire vivement sauvegarder les intérêts des petits expéditeurs. C'est pour cela que je vous pose ces questions. Les suggestions offertes ce soir me font modifier l'idée que j'avais l'autre jour. De ce qui avait été dit alors, j'avais compris, si mes souvenirs sont exacts, et pour me servir de votre exemple, que quand un accord intervenait quant au transport des meubles en faveur d'un fabricant ou d'un expéditeur, si ce fabricant expédiait ses produits en quantités assez importantes, cette entente était soumise à la Commission qui lui donnait une certaine publicité nécessaire. Alors l'autre marchand de meubles, qui serait un expéditeur ou un voiturier, aurait l'occasion de se présenter devant la Commission pour y exposer les observations qu'il jugerait nécessaires. M. Stevens, je crois, a laissé entendre que tel n'était pas le cas.

L'hon. M. STEVENS: Je n'ai rien laissé entendre de cela.

M. HAMILTON: Admettons. Il est possible, je crois, qu'on interprète ainsi la clause. Toutefois, êtes-vous d'avis que l'expéditeur important peut obtenir un tarif qui sera refusé à l'autre?

Le TÉMOIN: Voulez-vous dire que la Commission des chemins de fer ratifiera, en faveur du gros expéditeur, une taxe convenue inférieure à celle qu'obtiendrait le petit?

M. HAMILTON: Oui.

Le TÉMOIN: Quoique je ne sois pas un homme de loi et que je n'entende pas l'anglais à la perfection, je vous répondrai sans hésiter que la Commission s'en tiendra à la lettre de la loi. C'est une innovation qui s'introduit.

M. HAMILTON: En interprétant l'expression "circonstances et conditions essentiellement semblables," ne croyez-vous pas que la Commission pourrait établir que le petit expéditeur est soumis au même régime, si on le compare à l'expéditeur important.

Le TÉMOIN: Je vous dirais que cette clause lèse le petit expéditeur.

M. EDWARDS: Les circonstances ne seraient pas les mêmes.

Le TÉMOIN: C'est bien cela, monsieur.

M. YOUNG: Si je me souviens bien, le ministre des Transports a clairement dit l'autre jour que l'esprit du bill voulait que le petit expéditeur profitât des mêmes dispositions dont était avantagé l'expéditeur plus important.

M. HAMILTON: J'ai compris cela.

M. YOUNG: Il a dit de plus que si le bill n'exprimait pas clairement cette intention, il devrait être modifié afin de renverser cette objection. Maintenant, c'est ce que nous avons compris.

Le TÉMOIN: Malgré tout le respect que j'ai pour la déclaration qu'a faite ici le ministre des Transports,—j'ai lu les dépositions de tous les témoins,—je dis que nous devons nous en tenir à la lettre de la loi.

Le VICE-PRÉSIDENT: On peut modifier la loi.

Le TÉMOIN: La version que j'ai ici n'est pas modifiée.

M. YOUNG: Le ministre des Transports a dit que si cette intention n'était pas clairement définie, il faudrait changer le bill de manière à ce qu'il l'exprime en toutes lettres.

Le TÉMOIN: Même s'il en était ainsi, même si vous changiez ce bill depuis A jusqu'à Z, je prétends toujours que vous créerez un chaos gigantesque. Pour vous dire cela je ne me place pas au point de vue des chemins de fer ni des compagnies de transport par eau; mais je me base sur ma propre expérience d'expert en transport; c'est le point de vue de celui qui paye la note. S'il y avait quelque chose de réellement avantageux dans cette partie V, nous serions les premiers à le reconnaître.

M. Maybank:

D. Je désire revenir sur cet exemple de Kitchener que vous nous avez cité tantôt afin de voir si je vous ai bien compris. Vous avez parlé d'un fabricant qui obtient une taxe convenue pour le transport de sa production entière, soit dix wagons; vous avez parlé aussi d'un autre fabricant voisin qui se trouve dans la même situation. Il est prêt, lui aussi, à expédier sa production entière, mais elle ne représente qu'un seul chargement de wagon. Vous craignez que le moins important des deux ne puisse obtenir ce dont bénéficie son concurrent.—R. C'est bien cela.

D. C'est donc l'importance supérieure de l'autre expéditeur qui lui permet d'obtenir plus?—R. C'est un des points.

D. Continuons dans cet ordre d'idée et supposons que le petit fabricant ait à expédier deux wagons. Les conditions ne seraient pas encore les mêmes. Mettons alors trois wagons; votre réponse serait-elle encore la même?—R. C'est toujours la Commission qui a discrétion pour décider si les circonstances sont semblables.

D. Voici où je veux en venir: vous me paraissez insister sur le fait que le petit fabricant doit atteindre l'importance de son rival, celui de dix wagons, pour bénéficier des mêmes avantages. Permettez-moi de vous faire remarquer que vous donnez probablement au mot "semblable" la signification du mot "même".—R. Monsieur Maybank...

D. Ne raisonnez-vous pas comme si ce mot avait la signification du mot "même"?—R. Monsieur le président, monsieur Maybank, à cause de ma situation, j'ai lu et relu cette clause,—je n'étais pas payé pour le faire, mais c'était pour ma gouverne personnelle,—je l'ai lue attentivement, nous avons consulté nos avocats...

M. McCulloch:

D. Sous le régime de l'ancienne loi, si j'expédiais dix wagons de charbon, le réseau National-Canadien m'accordait un certain tarif. N'importe qui expédiant dix wagons, ou trois, obtenait le même tarif que moi. C'est un fait, je le sais.—R. En ce qui concerne les tarifs?

D. Oui.—R. Si aujourd'hui vous expédiez dix wagons et un autre en expédie trois, il obtient le même tarif que vous?

D. C'est cela.—R. Si vous expédiez en quantités inférieures à un chargement de wagon,—j'aimerais que vous vous souveniez de ce point,—aujourd'hui il existe le transport de chargements partiels de wagon, ce sont de petites quantités.

D. Les chargements partiels de wagon.—R. Il y a aussi le transport des chargements complets de wagons. Et maintenant voici autre chose, ce sont les taxes convenues.

M. McCann:

D. Revenons à votre exemple. Croyez-vous, un seul instant, que celui qui vend un chargement de wagon de marchandises obtient le même prix que celui qui en vend dix?—R. Je ne suis pas un acheteur, monsieur.

D. Vous savez très bien que non. De nos jours les chemins de fer offrent en vente leurs services. S'ils vendent une seule unité de service un certain prix, ils devraient certainement être en mesure d'en vendre dix à meilleur marché.—R. Pourvu que ce soit leur propre argent.

D. C'est leur propre argent qui est concerné.—R. Si les tarifs descendent trop bas, non.

M. Maybank:

D. A mon avis, les craintes que vous entretenez sur ce point sont un peu démesurées. Vous exagérez, jusqu'à un certain point.—R. Nous ne sommes pas venus ici pour énoncer des exagérations; nous sommes ici pour vous communiquer les résultats de notre expérience.

D. Je ne veux pas insinuer que vous vouliez exagérer; non, pas du tout. Je ne veux pas le laisser penser; mais je crois que vos craintes ne sont pas fondées. —R. Il ne s'agit pas de mes craintes; c'est le sentiment qui existe d'un bout à l'autre du pays et c'est ce que j'ai constaté après une année d'étude.

Le vice-président:

D. Comme résultat de votre conférence avec les chemins de fer, vous ne leur avez pas donné satisfaction et ils ne vous ont pas donné satisfaction?—R. Nous étions disposés à les satisfaire, mais ils ne nous ont pas donné satisfaction.

M. McCann:

D. Combien de membres font partie de votre association?—R. Nous avons commencé...

M. HANSON: L'Association des manufacturiers.

Le TÉMOIN: Non; il s'agit ici du *Canadian Industrial Traffic*. Nous avons une division dans la Colombie-Britannique, une à Winnipeg, une dans la cité de Québec et une à Toronto; et de fait, avant d'en arriver à une décision quelconque nous avons échangé plus de lettres que cette table ne saurait jamais en contenir.

M. McCann:

D. Cela ne répond pas à ma question.—R. Nous avons environ 360 membres.

D. Des individus ou des firmes?—R. Des firmes et tous les membres ou directeurs du conseil de l'exécutif du trafic.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci.

M. Howden:

D. Je désirerais élucider un point à ma propre satisfaction.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous n'y réussirez jamais.

M. Howden:

D. Je voudrais me satisfaire sur un point, au sujet de ce que M. Mayor a dit à M. Stevens il y a un moment. J'ai conclu des remarques de M. Mayor qu'il croyait plutôt qu'un expéditeur et un voiturier pouvaient en venir à un accord relativement à un tarif particulier et que ce tarif s'appliquerait à cet expéditeur seulement et non pas à d'autre. Ce tarif serait agréé et confirmé par la commission et applicable seulement dans le cas de l'expéditeur en question et nul autre ne pourrait se prévaloir des avantages de ce tarif. Maintenant, l'article 35...

L'hon. M. STEVENS: A moins d'une requête de la part d'un concurrent.

M. HOWDEN: Vous n'avez pas dit cela dans le temps.

L'hon. M. STEVENS: Oui, j'ai lu l'article.

M. O'NEILL: Monsieur Mayor, relativement à une question soulevée par l'honorable député de Kootenay-Est concernant les taxes convenues, une question vous a été posée à l'effet que la commission ne mettrait pas une taxe convenue en vigueur à moins d'une certaine opposition, est-ce bien cela?

M. MAYOR: Oui.

M. O'NEILL: Cette loi ne le dit pas. Elle prescrit ce qui suit: "La Commission peut approuver une taxe convenue pour la période qu'elle croit utile", et le reste. Elle ne dit pas qu'elle doit l'approuver. Je croyais que le député de Kootenay-Est me montrait du doigt quand il désignait quelqu'un dans la salle qui avait fait des remarques contre la Commission des chemins de fer. Je ne crois pas qu'il y ait un autre membre du Comité que le député de Kootenay-est lui-même pour interpréter ainsi ce que j'ai dit. Probablement, il serait le seul homme à croire cela. Je désirerais éclaircir ce point parce que je connais quelques membres de la Commission des chemins de fer plus intimement que l'honorable député. Je suis certain que les membres de cette commission ne croient pas que je me fais cette idée de la Commission des chemins de fer.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie vivement, monsieur Mayor.

(Le témoin se retire).

Le PRÉSIDENT: Le représentant de la *Montreal Corn Exchange Association* sera-t-il assez bon de se présenter?

M. G. GOWANS, vice-président de la *Corn Exchange Association,* est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, je ne ferai pas perdre le temps du Comité en répétant diverses choses qui ont été dites aujourd'hui.

M. EDWARDS: Un peu plus haut, s'il vous plaît.

Le TÉMOIN: M. Birchell, d'Halifax, s'est trouvé à couvrir le même terrain que nous avons l'intention de couvrir relativement à la délivrance de patente aux navires,—et à la position embarrassante des services de transport par eau de la région. M. Campbell, de Toronto, au cours de son témoignage, a exprimé son opposition à l'inclusion des lignes de transport par eau sous le régime de la partie II de la loi; M. Pitblado a aussi couvert une partie de notre histoire,—bien que nous n'ayons pas au préalable discuté la question avec quelques-uns de ces messieurs; de sorte que nous semblons partager les mêmes sentiments. Nous avons préparé un très bref exposé. Je me propose de vous le lire et faire quelques commentaires s'il est besoin d'ajouter quelque chose à mesure que nous avancerons. Notre seule objection au bill, tel qu'il existe aujourd'hui, est la partie II et la Partie V. Au sujet de la partie II, voici notre première objection:

> 1. Nonobstant toute déclaration contraire, ni le public ni les propriétaires des navires en service sur les Lacs demandent ce contrôle proposé.

Soixante pour cent des propriétaires de navires y sont opposés et les autres 40 p. 100 sont en faveur de la partie II mais non pas de la partie V.

M. Maybank:

D. Soixante pour cent des propriétaires?—R. Soixante pour cent du tonnage.

M. Young:

D. Combien de compagnie?—R. Il y en a huit ou neuf. Ce sont les compagnies représentées par M. Campbell, de Toronto.

D. Soixante pour cent?—R. On dit soixante pour cent.

M. Mutch:

D. Quarante pour cent que représente *la Canada Steamship Lines*?—R. Oui.

2. De nombreuses tentatives ont été faites en Parlement depuis 1914 en vue de contrôler les tarifs de transport sur les eaux intérieures, mais l'opinion publique a exprimé la plus forte opposition à toute tentative de restreindre la concurrence entre les voituriers par eau et les chemins de fer tout autant qu'entre les voituriers par eau eux-mêmes.

Il ne s'agit pas ici d'une agitation nouvelle en vue de contrôler le transport par eau. Ce mouvement commença en 1914. Le projet fut remis sur le tapis à la Chambre en 1915, 1916, 1919, 1920 et, en dernier lieu, en 1921,—avant, sans doute, le Bill "B" du Sénat, l'année dernière. Je ne vous ferais pas perdre votre temps, mais en parcourant les détails des divers bills qui ont été de temps à autre présentés à la Chambre, je constate que le plus grand défenseur, durant les années passées, du contrôle des tarifs de transport par eau était M. Armstrong qui, dans le temps, était le député de Lambton-Est. Mais la Chambre apparemment en venait toujours à la décision qu'il n'était pas sage de chercher à contrôler les lignes de navigation.

3. Aux paragraphe 4 et 5 le régime proposé de patenter les navires tel que rédigé aura pour résultat de restreindre la concurrence aux navires présentement en service et impose des limitations sur la construction de nouveau tonnage. Les navires de fret des Lacs n'opèrent pas généralement d'après des horaires réguliers ni entre des ports particuliers. Nul ne peut s'aventurer à prévoir avec le moindre degré de certitude quand il faudra un nouveau navire pour la commodité du public.

Maintenant, le ministre, suivant quelques témoignages que j'ai lus, affirme que tous les navires des lacs actuellement en service avaient droit à un permis. Bien, avec les années, les navires subissent un certain degré de dépréciation. Ils deviennent trop démodés ou sont démolis pour aller aux rebuts. Qu'arrivera-t-il au sujet de la patente de ces navires dans les années à venir? Si nous avions aujourd'hui cent ou deux cents navires sur les lacs, dans le cours naturel des choses, dans cinq ou dix ans, vingt-cinq ou cinquante de ces navires auront disparu. Ils doivent demander un permis à la commission. Si on construit un nouveau bateau, il faut demander un permis à la commission et il leur faut prouver que c'est pour le service public. Il faut le prouver d'après la lettre de la loi, cela est absolument essentiel pour le service public et prouver aussi que le service est nécessaire. Vous messieurs, qui connaissez le commerce du grain, savez que les navires des Lacs font du cabotage d'un port des Lacs à un autre. Ils peuvent être à Montréal aujourd'hui et peuvent y charger une cargaison de houille pour un endroit comme Hamilton. Ils peuvent prendre de la pâte de bois pour un port du lac Michigan, aux Etats-Unis. Ils peuvent monter jusqu'à Fort-William ou obtenir une cargaison pour une partie de la route et finir le voyage sur l'est. Tel que je le comprends, il est impossible, du point de vue transport, à aucun de ces navires de dire d'un jour à l'autre qu'il sera affecté à un horaire ou à un service régulier. Vous pouvez voir par vous-mêmes ce que cela signifie, s'ils doivent être restreints à un tarif,—et ici nous ne discutons pas la question des taux,—nous parlons de la position des navires et de leurs privilèges d'aller d'un endroit à l'autre à leur discrétion,—s'ils sont appelés à déposer des tarifs assurant certains services, à notre avis, ils deviennent des voitu-

riers ordinaires et ils peuvent être forcés d'accepter des petits colis ou des cargaisons fractionnées d'un endroit à un autre, et cela peut détruire le commerce vers l'Est auquel, comme marchands de grain, nous sommes intéressés.

4. On estime que l'obtention de patentes et le dépôt des tarifs pour les navires des lacs et rivières constituent une méthode encombrante qui probablement nuira à la rapide consommation des transactions qui est si essentielle quand le commerce est d'une nature hautement concurrentielle.

Vous savez tous que le grain est soustrait à l'application de la loi; et le seul motif pour lequel ces choses sont mentionnées c'est que tout ce qui peut atteindre le mouvement vers l'Ouest de ces navires aura sa répercussion aussi sur nos tarifs pour le grain en destination de l'Est. Si nous ne pouvons pas obtenir des taux peu élevés vers l'Est de Fort-William ou de Chicago, sur le grain d'exportation, alors nos producteurs de l'Ouest en ressentiront les effets. Vous pouvez voir qu'un homme,—propriétaire d'un navire qui se trouve à Montréal, qui est venu avec une cargaison de grain, doit de toute nécessité trouver une cargaison en destination de l'Ouest, peu importe ce que peut être le tarif afin de ramener son navire à la tête des Lacs pour y prendre une autre cargaison. La même chose arrive sur l'océan. Votre caboteur à Montréal obtient certains taux pour le mouvement vers l'est de son grain. Il obtient aussi des taux peu élevés sur la houille en partance de Montréal. Séparément ces deux taux représenteraient un très pauvre revenu, mais les deux réunis représentent un gain raisonnable en moyenne pour tout le voyage aller et retour. Si cela arrive en mer, la même chose s'applique à notre transport intérieur par eau. Voulons-nous faire quoi que ce soit pour empêcher le libre mouvement du grain par notre route navigable? Je ne crois pas que les chemins de fer soient opposés au transport du grain uniquement par eau. Ils obtiennent un certain pourcentage de ce trafic grâce au tarif par lac et par rail. Mais de la manière que nous interprétons la loi, la Partie II de la loi, cela pourrait fort bien nous conduire à un point où, bien que les taux sur le grain en vrac ne seraient pas touchés par la loi, le seraient indirectement à cause des taux sur les cargaisons en destination de l'Ouest.

M. Maybank:

D. Un instant, s'il vous plaît. Nous savons que la principale denrée en destination de l'Est est le grain, mais quel en est le pourcentage? Je suppose que d'autres denrées sont aussi expédiées par voie d'eau. Sauriez-vous quelle est la proportion?—R. Non, monsieur. Je ne pourrais vous le dire. Mais vous avez celle de la farine.

D. Je voulais parler du grain et de la farine.—R. M. Pitblado pourrait vous le dire.

M. PITBLADO: Je puis vous donner le rapport sur les canaux.

M. MAYBANK: Oh! oui, je puis très bien le prendre là moi-même.

M. PITBLADO: Les statistiques des canaux vous donnent cela.

M. MAYBANK: C'est vrai.

Le TÉMOIN: 5. L'alinéa 5, paragraphe 12, a un caractère de législation régionale, car il favorise les provinces Maritimes et la côte du Pacifique, mais il établit apparemment un passe-droit au détriment des ports du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Notre raison de signaler le fait, c'est que vous maintenez la liberté des provinces Maritimes en ce qui concerne le commerce par eau à l'est de la Pointe-au-Père, et que vous faites de même pour la côte du Pacifique, tandis que vous établissez une différence désavantageuse pour les ports de notre province: Montréal, Québec, Trois-Rivières et Sorel et pour les ports de l'Ontario jusqu'à Fort-William.

6. Le 10 février 1937, le ministre proposa un amendement à l'ancienne loi, connu sous le nom de bill B du Sénat, portant que cette réglementation ne devrait pas s'appliquer aux navires d'un déplacement de 500 tonneaux ou moins. Cette exception a été omise dans le présent bill, et les bateaux à voile à moteur auxiliaires opérant entre Québec et les ports du bas Saint-Laurent, ainsi que les barges chargées de foin et d'autres produits à destination de Montréal, tomberaient sous l'effet de la loi projetée. Toute tentative pour contrôler les tarifs sur cette catégorie de bateaux causera de la misère aux petits armateurs, aux expéditeurs et aux destinataires.

Le vice-président:

D. Estimez-vous que 500 tonneaux serait une exception suffisante?—R. Je crois que ce serait suffisant pour protéger les voiliers qui circulent partant des ports du bas Saint-Laurent. Nous nous opposons à la restriction de 150 tonneaux seulement. 150 tonneaux de jauge brute représentent 15,000 pieds cubes. Et 15,000 pieds cubes de foin équivalent à 75 tonnes. Or la moyenne des barges qui viennent à Montréal actuellement en contiennent 180 à 200 tonnes. Elles tombent sous l'effet de la loi. Comment pouvons-nous espérer que ces armateurs de barges, de voiliers ou de goélettes, dont quelques-uns peuvent à peine signer leur nom, viennent produire des tarifs indiquant des prix fixés?

M. McKinnon:

D. Je voudrais demander au témoin s'il a une idée de la proportion des navires d'inscription canadienne qui circulent entre Halifax et Montréal.—R. Voulez-vous parler du tonnage total?

D. Oui.—R. Je crois qu'il y en a cinq. Si vous voulez parler de la ligne Warren—compagnie qui fait un service régulier—je crois qu'elle a en tout sept bateaux d'un tonnage de 1,600 à 2,000 tonneaux chacun. Mais ces renseignements sont sujets à correction.

D. Les autres seraient des bateaux inscrits en Grande-Bretagne et dans quelques autres pays?—R. En Grande-Bretagne, et affrétés. Rappelez-vous qu'un bateau britannique peut être affrété et aller naviguer sur les lacs.

D. Ces bateaux qui voyagent entre les ports canadiens ne comptent pas à grand'chose?—R. Même quelques-uns des bateaux canadiens sont inscrits dans le Royaume-Uni.

Le vice-président:

D. En vertu de l'entente de 1924?—R. D'après l'entente de 1924. Allons-nous imposer des restrictions au mouvement des bateaux canadiens ou britanniques au profit des petits bateaux de Norvège ou d'ailleurs qui peuvent venir d'Europe porter une cargaison jusqu'aux ports canadiens ou américains des Grands lacs, prendre une bonne cargaison de retour et s'en retourner? Ils ne sont pas sujets à cette loi. Vous imposez plutôt des difficultés que des restrictions au mouvement de certaines marchandises par nos bateaux des lacs en destination et en partance de Montréal ou par les navires océaniques qui y viennent.

D. L'accroissement du tonnage exempté répondrait-il à votre objection?—R. Que voulez-vous dire?

D. Exempter les vaisseaux de 500 tonnaux ou peut-être même ceux d'une plus forte jauge?—R. A notre point de vue égoïste, oui, 500 tonnaux pourraient faire. Mais vous êtes plus au courant que moi de la situation du trafic par eau à l'est de Québec, sur les goélettes. Je ne parle que des bateaux qui viennent surtout à Montréal.

Je n'en ai pas parlé dans mon mémoire, mais la question s'est soulevée au sujet du bill présenté aux Etat-Unis. Le ministre a déclaré que ce bill était actuellement devant le Congrès américain et se rapportait au mouvement des

navires des lacs venant des ports américains jusqu'à Buffalo et d'autres endroits de l'est. J'ai discuté la question avec New-York. Nos amis de là-bas nous disent qu'à leur avis le bill rencontre tant d'opposition qu'il n'a pas de chance de dépasser le stade du comité, au Congrès. En ce qui concerne la partie II de la loi, je crois, messieurs, qu'il sera encore temps de mettre des restrictions à la navigation canadienne lorsque nos amis d'outre-frontière prendront une décision semblable quant aux ports américains. Voilà, en résumé, nos objections à la partie 2.

Passons maintenant aux taxes convenues. Je ne les examinerai pas en détail. Nous avons entendu la Ligue du trafic. Je n'ai rencontré ces messieurs que ce soir, mais il est curieux que leurs idées coïncident avec les nôtres, bien que nous ne nous soyons pas vus.

Le vice-président:

D. Sauf que vous faites des suggestions explicites, et qu'ils n'en ont pas fait.—R. Je vais lire ces objections et je pourrai peut-être y revenir ensuite.

Partie V—"Taxes convenues":

1. Cette partie permet aux chemins de fer d'établir une inégalité de traitement en faveur de certains expéditeurs ou de certains territoires et pourrait donner aux chemins de fer un moyen d'empêcher les lignes de navigation de faire concurrence. Si, comme on le prétend, ces taxes convenues doivent être les mêmes pour toute personne, alors la rédaction de la loi devrait être considérablement modifiée de manière à assurer:

(*a*) Une publicité suffisante des accords.

(*b*) La prévention des passe-droits en faveur des grands expéditeurs au détriment de leurs petits concurrents.

(*c*) La sauvegarde des intérêts des armateurs qui est essentielle au mouvement libre et économique du trafic pendant la saison de navigation.

(d) Si les mêmes produits s'expédient par exemple de deux endroits de l'Ontario également éloignés de Montréal, l'un étant situé sur le N.-C., l'autre sur le P.-C., les deux chemins de fer devraient être obligés de faire les mêmes ententes tarifaires pour mettre les deux expéditeurs sur le même pied; autrement il en résulterait un passe-droit.

2. Le grain devrait être formellement exclu de l'application de la partie V de la loi. Il voyage rarement par camion en concurrence avec les chemins de fer, mais on le transporte beaucoup par eau. Il est donc essentiel de ne rien faire pour nuire au transport facile et à bon marché du grain de l'Ouest vers l'Est du Canada, soit pour consommation domestique, soit pour l'exportation.

L'an dernier, devant le comité du Sénat, nous avons entendu bien des choses à propos de cette partie de la loi, inspirée par celle qui est en vigueur en Angleterre. En fait, je n'ai pas examiné la loi anglaise, mais on me dit que celle-ci lui ressemble assez. L'hon. M. Guthrie, dans son exposé devant le Sénat, dit:

> Il faut se rappeler que dans cette question des taxes convenues, nous frayons la voie; en réalité, la loi de la Grande-Bretagne passe à peine le stade d'expérimentation. Elle n'y est en opération que depuis trois ans et nous n'avons pas beaucoup de renseignements sur l'effet de son fonctionnement, sauf que les journaux la déclarent satisfaisante. Il est bon de se rappeler que notre système de transport est un peu différent de celui de la Grande-Bretagne.

L'hiver dernier, lorsque nous avons entendu dire que ce bill allait être présenté, j'ai cru à propos de prendre des renseignements sur la manière dont fonctionnait la loi anglaise. On nous dit que notre gouvernement s'est également informé et nous avons cru devoir demander si ses informations démontraient

qu'en Angleterre il n'y avait pas de passe-droits et si la loi, telle qu'elle était appliquée là-bas, était également satisfaisante pour tous les grands expéditeurs. On a déclaré, je crois—je l'ai lu dans un des premiers comptes rendus des débats,—que la loi fonctionnait d'une manière très satisfaisante en Angleterre. En outre, j'ai écrit au plus grand minotier du Royaume-Uni et j'ai reçu sa réponse l'autre jour. Je vais la déposer. Elle se lit:

> La loi des taxes convenues de 1933, qui admet certains contrats spéciaux conclus entre les commerçants et les compagnies de chemin de fer, n'a pas été utilisée par les marchands de grain ni les meuniers; par conséquent on ne peut pas dire qu'elle ait eut d'effet sur ce commerce ou cette industrie. Comme industriels nous n'étions pas en faveur de l'arrangement. Les taxes convenues font l'objet de contrats formels entre une maison de commerce et une compagnie de chemin de fer. Pour profiter d'une taxe de ce genre, il aurait fallu passer tout notre trafic de transport à la compagnie de chemin de fer, à un chiffre fixe, qui aurait été le même pour les faibles distances que pour les grandes, et comme le commerce des meuniers britanniques se fait en grande partie autour de leur minoterie et que les acheteurs de farine préfèrent une livraison directe par le minotier, il ne nous a pas été possible de conclure avec la compagnie de chemin de fer un arrangement qui eût été avantageux pour le meunier.
>
> Par exemple, un minotier qui transportait son blé du port à un moulin intérieur et qui délivrait son produit manufacturé autour de son moulin aurait été obligé de confier ses livraisons de faible distance à la compagnie de chemin de fer pour obtenir le prix réduit sur son blé venant du port.
>
> Si les chemins de fer font un arrangement spécial avec un expéditeur, cet arrangement se publie et les tarifs sont ouverts à l'inspection de tous les autres commerçants. Un autre peut obtenir une concession semblable s'il le désire, pourvu, évidemment, que son trafic soit comparable à la taxe convenue par le commerçant qui jouit d'un prix particulier.
>
> En général, nous croyons que ces taxes convenues donnent un avantage au grand commerçant au détriment du petit. Si un petit commerçant a son établissement à une certaine distance de la source d'approvisionnement, il n'a pas de chance de faire avec la compagnie de chemin de fer un arrangement ou un contrat comparable au taux que pourra obtenir un grand commerçant exploitant plusieurs succursales et qui peut avoir ses établissements de détail dans la même ville que le petit commerçant, parce que le taux du commerçant aux débits multiples sera un taux peu élevé pour son transport de longue distance à cause de la basse moyenne qu'il pourra obtenir en raison des livraisons aux régions voisines du port d'approvisionnement.

Or, cela indique qu'en Angleterre, d'après le fonctionnement de la loi, il peut y avoir des passe-droits en faveur du grand expéditeur, au détriment du petit. Si la loi doit fonctionner de la même manière ici, qu'est-ce qui empêchera qu'il y ait aussi bien des passe-droits ici?

M. HANSON: Vous voulez mettre cette lettre au dossier?

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous allons vous retourner la lettre.

Le TÉMOIN: Je n'en ai pas besoin, merci. Je l'ai eue dans le but d'offrir ces renseignements au Comité.

M. O'Neill:

D. Il me semble y avoir objection au paragraphe 2 de l'article 35—les détails d'une taxe convenue doivent être déposés au bureau de la Commission dans les sept jours. Le témoin peut-il nous donner une idée du nombre de jours requis pour une publicité convenable?—R. Il faudrait beaucoup plus de trois jours. Je vais vous dire pourquoi. Les gens qui s'intéressent au commerce du

grain sont dispersés dans les diverses parties du pays et du monde. Nous avons des clients en Angleterre, Hollande, France et Belgique et le reste et ils s'intéressent tous aux frais de transport du grain au littoral. Je puis concevoir le cas,—je ne veux pas chicaner sur les taxes convenues,—mais je puis concevoir le cas d'une personne qui s'adresserait aux chemins de fer, qui serait en mesure d'acheter du grain d'une catégorie donnée à un port de la baie ou à Fort-William, et dire: si vous pouvez nous faire tel taux nous pourrons négocier cet achat, et les chemins de fer estiment que la demande est raisonnable et il ne sera pas difficile d'obtenir l'approbation de la Commission; il achète le grain et le vend à l'étranger, se rendant compte qu'il peut obtenir un taux spécial, et quand son concurrent cherche à obtenir sa part de ce commerce dans les sept jours, il est possible que cette catégorie particulière de grain soit toute achetée et qu'il soit impossible de la remplacer. La chose est arrivée. Nous en avons été témoins, non quant à des taux spéciaux mais quant à un grain spécial d'une catégorie particulière. Nous croyons que si le Comité décide d'adopter la taxe convenue sous une forme modifiée, nous estimons, en tant qu'il s'agit du commerce de grain, que la seule décision sage à prendre au Canada c'est d'éliminer de l'article de la taxe convenue le grain et ses produits. Vous remarquerez que dans le reste de la loi le grain, le grain en vrac, a été supprimé des Parties I, II, III, de toutes les parties sauf la Partie V. Il n'y est fait aucune mention du grain.

D. Mais ce n'est pas une réponse à la question. Vous proposez au Comité d'accorder un plus long délai. Que considériez-vous une période raisonnable de publicité des taux données?—R. Je dirais, au moins quinze jours ou, préférablement, trente jours; surtout s'il s'agit d'une longue convention d'une année. Mais pour le commerce de grain, nous nous opposons à l'article des taxes convenues. Je n'en vois pas la nécessité; voici pourquoi. La taxe convenue, à notre sens, est destinée à permettre aux chemins de fer de faire face à la concurrence des camions. Il n'est pas fait un grand usage des camions dans le commerce de grain. Il peut s'en présenter à un élévateur de l'Est pour prendre une petite quantité de grain, mais le transport s'en fait généralement par rail ou par eau, en grande quantité. Si l'objet de la taxe convenue est de faire face à la concurrence des camions, il n'est pas nécessaire de l'appliquer au grain. Nous croyons qu'il devrait être clairement établi que la taxe convenue est destinée à faire face à la concurrence des camions exclusivement.

M. Young:

D. Etes-vous d'avis que la taxe convenue s'applique au grain?—R. Oui, d'après le libellé de la loi.

D. Vous croyez que c'est le sens de la Partie V?—R. Nous le croyons.

D. Il n'y a pas d'exemption précise?—R. Il n'y a pas d'exemption précise, et nous insistons sur la nécessité d'éliminer le grain et ses produits de la Partie V.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci beaucoup, monsieur.

(Le témoin se retire).

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, d'après l'ordre du jour adopté par le sous-comité, nous devons nous réunir le mardi 17 mai à 10 h. 30. Je crois qu'il doit se tenir un caucus conservateur ce jour-là et un caucus libéral mercredi. Je crois que nous devrons remettre notre réunion à jeudi à 10 h. 30.

M. YOUNG: Pourquoi pas lundi?

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous ne serions pas en nombre suffisant lundi.

M. MUTCH: Nous avons fait de la bonne besogne ce soir.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous nous réunirons jeudi prochain à 10 h. 30. Puis-je profiter de l'occasion pour remercier sincèrement les membres du Comité de la courtoisie qu'ils m'ont manifestée par leur présence ce soir.

A 10 h. 50, du soir, le Comité s'ajourne au jeudi 19 mai 1938, à 10 h. 30 du matin.

SESSION DE 1938

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

concernant

LE BILL N° 31—LOI DES TRANSPORTS, 1938

Fascicule No 7

SÉANCES DU JEUDI 19 MAI 1938

TÉMOINS

Le capitatine J. B. Foote de la Foote Transit Company, Toronto.

M. W. L. Best, secrétaire du Comité législatif conjoint du Dominion des Fraternités du transport par chemins de fer.

M. A. Hutchinson, Hall Corporation of Canada, Limited, Montréal.

M. S. B. Brown, division du transport, Association des Manufacturiers canadiens.

M. G. A. Walker, K.C., compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

M. C. E. Jefferson, directeur du trafic-marchandises, compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

ORDRE DE RENVOI

MARDI 17 mai 1938

Ordonné,—Que le nom de M. Chevrier soit substitué à celui de M. Mulock comme membre dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
ARTHUR BEAUCHESNE.

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 19 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 h. 30 du matin sous la présidence de sir Eugène Fiset, vice-président.

Membres présents: MM. Barber, Bertrand (*Laurier*), Bonnier, Cameron (*Hastings-Sud*), Clark (*York-Sunbury*), Cochrane, Duffus, Edwards, Emmerson, Fiset (*sir Eugène*), Gladstone, Hamilton, Heaps, Howden, Isnor, Johnston (*Bow River*), MacKinnon (*Edmonton-Ouest*), MacNicol, McCallum, McCulloch, McIvor, McNiven (*Regina City*), Parent (*Terrebonne*), Ross (*Moose Jaw*), Stevens, Streight, Walsh, Young.

Sont aussi présents: L'hon. M. Howe, ministre des Transports; l'hon. M. Guthrie, commissaire en chef, Commission des chemins de fer; M. W. E. Campbell, chef de la division du trafic, Commission des chemins de fer; M. W. J. Matthews, division du contentieux, ministère des Transports.

Bill n° 31, Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs.

Un mémoire reçu de M. A. Routhier, qui a comparu comme témoin le 13 mai, sera publié au compte rendu.

Le capitaine Foote de la *Foote Transit Company,* Toronto, est appelé. Il donne lecture d'un mémoire condamnant tout le projet de loi; il ajoute des commentaires et il est questionné. Il se retire.

M. W. L. Best, secrétaire du Comité législatif conjoint du Dominion des Fraternités du transport par chemin de fer, est appelé; il donne lecture d'un mémoire approuvant le bill. M. Best se retire.

M. A. Hutchinson, *Hall Corporation of Canada, Limited, Montréal,* est appelé. Il donne lecture d'un mémoire contre l'adoption du projet de loi en ce qui concerne le transport par eau. Les cargos transportant des marchandises en vrac, dit-il ne devraient pas être privés du trafic qu'ils ont obtenu jusqu'à présent. M. Hutchinson se retire.

M. S. B. Brown, directeur de la division du transport, Association des Manufacturiers canadiens, est rappelé. Il donne lecture d'un mémoire complétant celui qu'il a soumis le 28 avril. Il se retire.

Le 6 mai, M. G. P. Campbell de Toronto comparaissait au nom de quatorze compagnies de navigation. Aujourd'hui M. Campbell soumet, au nom de ces compagnies de navigation, un mémoire comprenant plusieurs projets d'amendement.

Ordonné,—Que ledit mémoire soit publié dans le compte rendu.

Ordonné,—Que les communications suivantes soient publiées en appendices aux témoignages d'aujourd'hui.

1. De M. Lewis Duncan de Toronto.

(*a*) Etat demandé par des membres du Comité,—voir page 168 des témoignages,—indiquant les recettes et les dépenses de voirie de la province d'Ontario pour la période de cinq ans terminée le 31 mars 1937. (Appendice n° 1).

(*b*) Corrections dans son témoignage rendu le 12 mai (Appendice n° 2).

2. De M. M. J. Patton de Toronto. Corrections dans son témoignage rendu le 12 mai. (Appendice n° 3).

3. De M. S. B. Brown de Toronto. Corrections dans son témoignage rendu le 28 avril. (Appendice n° 4).

La Chambre de Commerce de Hamilton soumet un projet d'amendement concernant les droits de port.

Le Comité s'ajourne jusqu'à quatre heures de cet après-midi.

Le Comité reprend sa séance à quatre heures sous la présidence de sir Eugène Fiset, vice-président.

Membres présents: MM. Barber, Bertrand (*Laurier*), Bonnier, Brown, Cameron (*Hastings-Sud*), Chevrier, Elliott (*Kindersley*), Emmerson, sir Eugène Fiset, Gladstone, Hamilton, Hansell, Hanson, Heaps, Howden, Isnor, MacKinnon (*Edmonton-Ouest*), McCann, McCulloch, McIvor, McNiven (*Regina City*), Maybank, Mutch, Parent (*Terrebonne*), Ross (*Moose Jaw*), Stevens, Streight, Young.

Sont aussi présents: M. W. E. Campbell, chef de la division du trafic, Commission des chemins de fer; M. W. J. Matthews, division du contentieux, ministère des Transports.

M. G. A. Walker, K.C., avocat général, compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien, est rappelé et sa réplique est entendue. Deux projets d'amendements au bill sont soumis. Dans le cours de son exposé, M. Walker avait à ses côtés, pour fournir des renseignements, M. C. E. Jefferson, directeur du trafic-marchandises de la compagnie du Pacifique-Canadien.

MM. Walker et Jefferson se retirent.

Le Comité décide de commencer l'étude, article par article, du bill n° 31, le mardi 24 mai.

Le Comité s'ajourne au mardi 24 mai à 10 h. 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,
JOHN T. DUN.

TÉMOIGNAGES

SALLE 277, CHAMBRE DES COMMUNES,

JEUDI 19 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 h. 30 du matin sous la présidence de sir Eugène Fiset, vice-président.

Le VICE-PRÉSIDENT: La séance est ouverte, messieurs. J'ai reçu un télégramme de M. Routhier, le représentant de la province de Québec qui a témoigné ici, m'informant qu'il envoie un factum traitant des points qu'il a soulevés et exposés ici. Il demande que ce factum soit consigné au compte rendu. Y consentez-vous.

(Adopté.)

QUÉBEC, le 17 mai 1938.

MÉMOIRE DE LA PROVINCE DE QUÉBEC

Sujet: le bill 31: Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs. *La loi proposée en ce qui concerne le transport par eau — Articles essentiels.*

Article 2 —

Alinéa (*f*): " détenteur de permis " signifie une personne autorisée sous le régime de la présente loi à se livrer au transport par eau ou par air;

Alinéa (*h*): " navire " comprend des vaisseaux de toute description qui excèdent cent cinquante tonneaux de jauge brute;

Alinéa (*k*): "transport" signifie le transport, auquel s'appliquent les dispositions de la présente loi, de marchandises ou de voyageurs par air, par eau ou par rail, moyennant un prix de louage ou une rétribution, et les expressions " transportés " ou " transportées " et " transportant " ont des significations correspondantes;

Alinéa (*n*): " transport par eau " signifie le transport de marchandises ou de voyageurs, moyennant un prix de louage ou de rétribution, par des navires tenus d'être autorisés sous le régime de la présente loi.

Article 10 —

Paragraphe 1: Sous réserve des dispositions du présent article, le Ministre peut autoriser des navires à transporter des passagers et/ou des marchandises d'un port ou endroit au Canada à un autre port ou endroit au Canada.

Article 12 —

Paragraphe 1: La présente Partie n'entrera en vigueur sur les eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou à leur égard, que lorsque le gouverneur en conseil aura proclamé qu'elle est en vigueur sur ces eaux maritimes ou intérieures ou à leur égard.

Paragraphe 2: Le gouverneur en conseil peut, par règlement, soustraire tout navire ou toutes catégories de navires à l'application de la présente Partie.

Paragraphe 5: Les dispositions de la présente Partie ne s'applique pas aux navires qui font le transport de marchandises ou passagers.

(*a*) entre des ports ou endroits de la Colombie-Britannique;

(*b*) entre des ports ou endroits de la baie d'Hudson, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile du Prince-Edouard, et du golfe et du fleuve Saint-Laurent *à l'est de la Pointe-au-Père,* ou entre deux ou plusieurs endroits de ces régions;

non plus que la présente Partie s'applique au transport entre ces ports ou endroits et des ports ou endroits en dehors du Canada.

Effets variés de la loi projetée quant aux provinces autres que Québec.

(1) L'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba et l'Ontario seront soumis au régime de la loi projetée sans aucune restriction apparente quelle qu'elle soit.

(2) La Colombie-Britannique sera soustraite à l'application de la loi projetée, quant à ses services locaux de navigation.

(3) La Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard seront soustraits de deux manières à l'application de la loi projetée:

(*a*) quant à leurs services respectifs de navigation locale;

(*b*) quant à leurs services de navigation interprovinciale.

III

Effet particulier de la loi projetée quant à la province de Québec

Une partie du territoire maritime de la province de Québec, *à l'est de la Pointe-au-Père,* est apparemment mise sur le même pied d'égalité que la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick et l'Ile du Prince-Edouard qui doivent être, de la manière énoncée plus haut, soustraits à l'application de la loi projetée.

On doit nécessairement en déduire que le territoire maritime de la province de Québec à l'ouest de la Pointe-au-Père tomberait sous le régime de la mesure législative proposée.

Il s'ensuit donc, nécessairement, que la province de Québec se trouverait divisée en deux zones géographiquement, économiquement et législativement distinctes.

IV

Notre prétention au nom de la province de Québec—Aspect constitutionnel à considérer

1. Pour toutes ces raisons qu'ont déjà vigoureusement mises de l'avant les représentants de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard, on devrait abandonner complètement la mesure législative proposée.

2. Si on n'abandonne pas cette mesure proposée, la double exemption à laquelle pourvoit le bill en faveur de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard (quant à leurs services locaux et leurs services interprovinciaux de navigation) devrait s'étendre au territoire entier de la province de Québec, c'est-à-dire à l'est de la Pointe-au-Père et à l'ouest jusqu'à la frontière de l'Ontario.

3. Si on adoptait la loi projetée avec toute disposition divisant la province de Québec en deux zones géographiquement et économiquement distinctes, on compromettrait gravement maints droits acquis, maintes chartes de compagnies de navigation ou maints intérêts en exploitation sur toute la route du Saint-Laurent, dans les limites de notre province, et ce, sans aucun avantage correspondant pour les autres catégories d'entreprises canadiennes.

4. Le droit accordé au Dominion du Canada par le paragraphe 10 de l'article 91 de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de légiférer en matière de navigation et de bâtiments et navires (*shipping*) n'a pas une portée si étendue qu'il enlève aux provinces leur propre droit de légiférer en matière d'entreprises et de

travaux locaux (par. 10 de l'art. 92 de l'Acte de l'A.B.N.) non plus, en général, qu'en toute chose de nature purement locale ou privée dans la province (par. 16 de l'art. 92 de l'Acte de l'A.B.N.).

(*A*) Si nous nous reportons à l'art. 91 de l'Acte de l'A.B.N., nous voyons que le par. 10 de cet article ne couvre pas complètement le domaine de la navigation et des bâtiments et navires (*shipping*):

(*Aa*) Le par. 9 se rapporte aux amarres, aux bouées, aux phares et à l'Ile de Sable.

(*Ab*) Le par. 11 s'applique à la quarantaine et à l'établissement et au maintien des hôpitaux de marine.

(*Ac*) Le par. 12 concerne les pêcheries des côtes de la mer et de l'intérieur. (Ces pêcheries présupposent l'emploi de petits navires et par conséquent sont une forme de navigation.) Plus important encore est ce qui suit:

(*Ad*) Le par. 13 qui se rapporte aux passages d'eau (*ferries*) entre une province et tout pays britannique ou étranger, ou entre deux provinces. (Ceci, implicitement, laisse le champ libre aux provinces de légiférer en matière de passage d'eau (*ferries*) ou de navigation dans les limites de la province.)

(*B*) L'alinéa (*a*) du par. 10 de l'art. 92 de l'Acte de l'A.B.N. prévoit implicitement mais très clairement que les entreprises et travaux locaux sous forme de lignes de bateaux à vapeur ou autres bâtiments... et autres travaux et entreprises restreints aux limites de la province et qui ne relient pas la province à une autre ou à d'autres provinces ou ne s'étendent pas au delà des limites de ladite province tombent nécessairement sous sa juridiction exclusive.

(*C*) Pour appuyer ce droit exclusif des provinces de légiférer en matière purement locale ou privée, surtout en ce qui touche la navigation, nous pouvons nous reporter aux autorités suivantes:

(*Ca*) En 1877, la cour du Banc de la Reine à Montréal dans un procès entre McDougall et *The Union Navigation Company* (Lower Canada Jurist, vol. 21, p. 63), a décidé que "le gouvernement provincial a le pouvoir de constituer par lettres patentes une compagnie de navigation dans les limites de la province."

(*Cb*) En 1887, la cour du Banc de la Reine, à la suite d'un procès entre la Compagnie de Navigation de Longueuil et la ville de Montréal et autres (voir Rapports judiciaires de Montréal, cour du Banc de la Reine, vol. III, p. 172), soutient que (en confirmation de la décision du juge J. Loranger, R. J. M., 2 C. S. 18):—

"Les lois 37 Vict., ch. 51 et 39 Vict., ch. 52, en autant qu'elles autorisent l'imposition de taxes sur les bateaux passeurs, y compris les bateaux à vapeur qui transportent des passagers entre Montréal et les endroits situés dans un rayon de neuf milles ne sont pas *ultra vires* de la législature locale, car les bacs dans les limites d'une province ressortissent uniquement à la législature provinciale et qu'ils sont des choses relevant des institutions municipales et de nature locale dans les limites de la province et, de plus, que le droit d'imposer des taxes aux bateaux passeurs appartenait à la ville de Montréal dès avant la Confédération."

(*Cc*) L'année suivante, au sujet du même procès, la Cour Supême du Canada (Rapports de la Cour Suprême, vol. 15, p. 556) soutenait en confirmation de la décision de la cour du Banc du Roi de Montréal, "que la loi provinciale était *ultra vires*." Le juge Fournier, l'un des juges de la Cour Suprême entendant cette cause dit: (C. S. C., vol. 15, p. 574): "Une traverse du genre dont il s'agit est certainement un sujet de nature locale ou privée tombant sous le pouvoir de la législature provinciale."

(*Cd*) En 1896, la Cour Suprême du Canada, dans un procès entre Dinner et autres et Humberstone (Rapports de la Cour Suprême, vol. 26, p. 252) décida ce qui suit: "L'autorité accordée à l'Assemblée législative des territoires du Nord-Ouest par le c. 50 des S. R. C. et les arrêtés du conseil adoptés sous son empire afin de légiférer en matière 'd'institutions municipales' et en 'matières de nature locale ou privée' (et peut-être en ce qui concerne les permis d'exploitation) dans les limites des Territoires comprend le droit de légiférer en matière de passages d'eau (*ferries*)".

(D) A la lumière de ce que nous venons de dire, il nous semble évident que le paragraphe 1 de l'article 10 et le paragraphe 1 de l'article II du Bill 31, en autant qu'ils s'immisceront dans la navigation de caractère local (qui est distincte de la navigation interprovinciale ou étrangère), seront *ultra vires* des pouvoirs législatifs du Dominion.

Même si ce point de vue n'était pas prouvé et présentait un caractère seulement douteux, le fait demeure qu'aucun avantage ne peut découler pour le Parlement canadien ou le Canada en général de l'adoption d'une loi qui peut-être *ultra vires* et de nature inévitablement contentieuse et qui doit avoir un effet inquiétant sur le maintient de la paix entre les provinces et le Dominion.

V

NOS CONCLUSIONS

Par conséquent, à tout prendre, nous soumettons:

1. que la loi projetée devrait être totalement abandonnée;
2. que si la loi projetée n'est pas abandonnée, le territoire entier de la province de Québec devrait au moins être soustrait à ses dispositions et cela dans la même mesure et de la même manière qu'on l'a présentement fait en faveur de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard;
3. que, de plus, le Dominion ne doit faire aucune tentative, directe ou indirecte, de nature à empiéter sur les droits exclusifs qui sont garantis par l'article 92 de l'Acte de l'A. B. N. à la province de Québec et à toutes les autres provinces.

ADOLPHE ROUTHIER, C. R.
Pour le procureur-général de la province de Québec.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le numéro suivant au feuilleton pour ce matin est le témoignage du capitaine Foote de la *Foote Transport Company.*

Le capitaine J. B. FOOTE, président de la *Foote Transit Company Limited,* est appelé:

L'hon. M. Howe:

D. Qui représentez-vous ici ce matin?—R. La *Foote Transit Company* et d'autres petites compagnies.

D. Quels sont leurs noms?—R. La *Union Transit Company Limited* et *R. A. Campbell Fleets* de Montréal; vaisseaux enregistrés avec l'*International Waterways Limited.*

D. En chiffres ronds, quel tonnage cela représente-t-il?—R. En chiffres bruts, nos cinq navires jaugent à peu près dix mille tonneaux et la flotte Campbell atteindrait peut-être vingt mille tonneaux.

Quelle proportion du tonnage total cela représenterait-il?—R. Je ne l'ai pas calculé.

L'hon. M. HOWE: C'est très bien.

M. Howden:

D. C'est là le tonnage moyen des navires?—R. Non, les cinq navires de note flotte, la *Union Transit Company*, jaugeant en tout 10,000 tonneaux, et l'autre flotte à peu près 20,000.

M. HOWDEN: Merci.

L'hon. M. HOWE: C'est le total.

M. HOWDEN: Oui.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous pouvez continuer, capitaine Foote.

Le TÉMOIN: Si vous me le permettez, messieurs, je lirai mon mémoire.

Sujet: BILL 31—LOI DES TRANSPORTS

Depuis que l'homme primitif a découvert qu'une bille pouvait flotter et que, creusée, elle pouvait le transporter lui et ses biens, d'un point à un autre par eau, l'homme n'a jamais aménagé aucune méthode de transport plus économique que le transport par eau.

Les Grands Lacs de l'Amérique du Nord et les cours d'eau qui les réunissent forment une superficie d'à peu près 100,000 milles carrés. Ils sont la propriété et du Canada et des Etats-Unis, une ligne imaginaire les divisant en deux zones relativement égales.

(Je dirais que les Etats-Unis en possèdent une partie légèrement plus considérable.)

Le volume de marchandises qu'on y transporte chaque année pendant une saison d'à peu près 240 jours, entre avril et novembre, se chiffre à plusieurs millions de tonnes, et jusqu'à maintenant les denrées ainsi transportées ont échappé à toute réglementation tarifaire au Canada, et, aux Etats-Unis, ils n'y ont été soumis que dans une mesure très mitigée et dans un but correctif.

Le Bill 31 propose d'établir une Commission des transports possédant des pouvoirs discrétionnaires étendus lui permettant d'émettre des permis aux vaisseaux et de réglementer et contrôler les tarifs de transport applicables à des denrées qui jouissent maintenant de tarifs déterminés par la concurrence libre.

Vu cette réglementation qu'on se propose d'établir nous sollicitons que le bill soit condamné en entier.

M. MacNicol:

D. Condamné?—R. Condamné.

Plus précisément, il devrait être condamné parce que l'alinéa "E" de l'article 2 stipule l'exemption de certaines marchandises en vrac dont: le grain, les minerais et minéraux, le sable, la pierre et le gravier, la houille et le coke, les liquides, le bois à pulpe, les poteaux et les billes.

Les marchandises dont la liste suit demeureraient sujettes à la réglementation des tarifs:

Les marchandises de fer ou d'acier, la farine et les produits manufacturés du grain, le papier à journal et la pâte de bois, le sucre, la naphthe et les huiles combustibles en barriques, le bois de construction, le bois brut et plusieurs autres marchandises manufacturées.

Les expéditeurs par eau considèrent généralement ces marchandises comme marchandises en vrac.

Les articles 5, 6, 7, 8 et 9 sont condamnables en ce qu'ils affectent l'émission de permis aux navires.

L'article 10 de la deuxième partie et l'article 11 qui lui est apparenté devraient être condamnés en ce qu'ils affectent l'émission des permis aux navires.

L'alinéa 6 de l'article 10, qui impose le refus d'un permis à tout navire de plus de dix ans et d'origine non britannique importé au Canada est superflu, car

le ministre des Douanes peut actuellement imposer un tarif douanier prohibitif sur l'importation de tels vaisseaux.

L'hon. M. Howe:

D. Veuillez arrêter. Comment cela se ferait-il?—R. En envoyant un évaluateur pour déterminer la valeur du navire.

D. Les évaluateurs sont-ils payés pour fixer des valeurs fictives sur les navires étrangers; est-ce là ce que vous insinuez?—R. Je ne suis pas porté à le croire.

D. De quelle façon pourrait-on imposer un tarif douanier prohibitif sur un vieux navire?—R. Voici. On pourrait, je crois, en arriver au chiffre convenable en retranchant du coût actuel la dépréciation.

D. Je ne crois pas qu'on puisse le faire en vertu de la Loi. Les évaluateurs sont tenus de déterminer la valeur réelle du navire même, ce qui est ordinairement interprété comme sa valeur marchande.

Le vice-président:

D. Quel serait le tarif douanier?—R. Ce serait entre 25 et 35 p. 100, je crois. Je n'en suis pas certain. Je ne crois pas que ce soit moins de 25 p. 100.

L'hon. M. Stevens:

D. Vous voulez dire qu'en vertu de la loi actuelle, la Loi des douanes, le ministre a le droit de régler les importations en imposant le tarif qu'il désire?—R. J'avais cette impression. Mais j'ai pu me tromper.

L'hon. M. STEVENS: Je crois que vous avez raison.

L'hon. M. HOWE: Ce n'est pas ce qu'il a dit, il a dit qu'en vertu de la Loi des douanes, le ministre a le pouvoir de réglementer,—ce qui, naturellement, est totalement dénué de sens.

L'hon. M. STEVENS: Peu importe la manière dont il s'est exprimé; vous avez dit qu'en vertu de la loi...

L'hon. M. HOWE: Il a dit que cela pouvait se faire en vertu de la loi et ce n'est pas exact.

Le TÉMOIN: Je crois que la question s'éclaircit. Il n'y a pas de doute là-dessus.

Le paragraphe 3 de l'article 12 se rapportant à l'accroissement des pouvoirs de la Commission de façon à lui permettre d'appliquer cette partie de la loi au transport maritime d'un port canadien à des ports ou à des endroits situés en dehors du Canada devrait être condamné, car il est probable qu'il serait impossible de l'appliquer à cause de son effet sur les engagements contractés en vertu de traités internationaux.

L'article 35 de la partie V devrait être condamné dans son entier, car ses dispositions permettraient à certains modes de transport de concurrencer efficacement le trasport par eau en ce que pour une période convenue ces voituriers pourraient consentir des taxes convenues considérablement plus basses que les tarifs spéciaux et/ou réglementaires. Ces taxes convenues seraient consenties pour diverses raisons et pourraient combattre un expéditeur ou lui nuire tout en en favorisant un autre; or, ceci est un principe injuste et digne de condamnation.

Ce projet de loi ne prétend en aucune façon réglementer ou contrôler le transport par véhicule moteur, lequel par tout le pays est hautement concurrentiel et préjudiciable au transport par chemin de fer à vapeur ou électrique.

Nous ne faisons aucun commentaire sur le transport par avion puisqu'il ne semble pas que ce mode de transport concurrence celui qui se fait par voie des Grands Lacs.

Ce projet de loi devrait aussi être condamné parce qu'il sera préjudiciable au transport de marchandises entre les côtes de l'est et celles de l'ouest du Canada,

et *vice versa*, par voie du canal de Panama puisqu'on se propose d'en réglementer les taux et tarifs.

Enfin, puisque ce projet de loi ne peut servir à aucune fin recommandable et que, spécialement dans les points énumérés plus haut, il est de nature à nuire aux personnes intéressées dans le transport sur les Grands Lacs, il devrait donc être condamné.

FOOTE TRANSIT COMPANY, LIMITED.

Le président,

(Signé) J. B. FOOTE.

UNION TRANSIT COMPANY LIMITED.

Le gérant.

L'hon. M. Howe:

D. Vous ne l'approuvez pas?—R. Non, certainement.

M. McIvor:

D. En d'autres termes, vous ne désirez pas être sous le régime du bill?—R. Non, monsieur.

D. Il est complètement mauvais?—R. Les armateurs des Lacs ne l'ont pas demandé.

M. McIVOR: Merci.

Le TÉMOIN: Je pourrais ajouter à mon mémoire quelques remarques. Quelques-uns d'entre vous viennent de l'Ouest où le transport et la navigation ont une grande importance. Eh! bien, depuis le jour où le premier aborigène constata qu'un tronc d'arbre pouvait flotter, et le jour où les indigènes des îles de la mer du Sud remarquèrent qu'en fixant quelques feuilles de palmiers sur l'avant d'une bille ils pouvaient naviguer, ce fut le jour où naquit le transport par eau. Il y a loin depuis cette époque jusqu'aujourd'hui où, sur les Grands Lacs, nous avons des navires de 10,000 et 12,000 tonneaux; où nous pouvons nous rendre à n'importe quelle région des Lacs—à Ashtabula, Cleveland et autres ports américains—et transporter du charbon pour les chemins de fer à Fort-William, à la tête des lacs, c'est-à-dire à une distance de 800 milles, messieurs, pour 1c. ½ le 100 livres ou 30c. la tonne. Les navires américains reçoivent 45c. la tonne et ne transportent leur marchandise qu'un peu plus loin, soit à Duluth. A Fort-William, nous reprenons une cargaison de grain, peut-être 300,000 ou 400,000 boisseaux, au prix de 5c. par boisseau, pour un trajet jusqu'à Montréal, trajet dont nous faisons une partie. Nous livrons ce grain à Port-Colborne, port de transbordement.

L'hon. M. Howe:

D. Pour combien?—R. Au prix de 5c. par boisseau, pour transport jusqu'à Montréal.

D. Je croyais que c'était 5c. ¾.—R. C'est cela aujourd'hui. Je le transporterais, bon an mal an, pour 5c., et je serais heureux de l'avoir. Je ne refuse pas plus que ce que je suis obligé. L'offre et la demande sont les facteurs du prix courant et les chemins de fer obtiennent une faible proportion du trafic, aujourd'hui.

M. MacNicol:

D. Ai-je bien compris que le témoin dit qu'il transporterait du blé...—R. A partir de Fort-William...

D. ...pour 5c. du boisseau?—R. Cette année et l'an prochain, oui, dans les circonstances actuelles, dans les conditions de main-d'œuvre actuelles.

L'hon. M. Howe:

D. Vous feriez mieux de télégraphier à Winnipeg. Voilà une offre.—R. On l'a fait déjà. Je ne crois pas qu'on m'engage. Il n'y a rien qui nous vient de Winnipeg, sauf un peu de blé, dans les navires américains.

M. MacNicol:

D. Où est le siège social de votre compagnie?—R. A 64 rue King-Est, à Toronto.

D. Voilà une bonne ville pour y avoir votre bureau.—R. Merci. Je prétends que la navigation bat tous les autres moyens de transport, aujourd'hui comme toujours.

Dans les trois dernières années, j'ai transporté beaucoup de farine partant de la tête des Lacs. Vous avez, dans l'Ouest, 150 moulins, parmi lesquels on compte six ou huit grandes minoteries qui exportent beaucoup; et j'aimerais continuer à transporter sans aucune restriction. J'aimerais avoir le privilège de transporter de la farine depuis Fort-William et Port-Arthur jusqu'à Montréal, Sorel, Trois-Rivières, Québec et la Rivière-du-Loup, sans être entravé par des tarifs restrictifs.

M. McIvor:

D. Avez-vous des taux convenus avec d'autres compagnies de navigation?—R. Sur le grain, actuellement, oui, nous en avons, monsieur, qui comprennent les chemins de fer.

M. Johnston:

D. Quelle est la différence de prix entre 100 livres de farine transportée dans l'Est et 100 livres de blé, entre les mêmes endroits?—R. C'est le même prix.

D. Pour tous les expéditeurs?—R. Je ne sais. Je n'ai pas coté de prix pour la farine, cette saison. Je crois que le taux par lacs et rail est de 17c. ½ par 100 livres.

D. Pour la farine?—R. Oui, monsieur, de Fort-William à Montréal. Cela comprend sans doute tous les frais de manutention.

D. Et quel prix pour le blé?—R. Nous en prenons beaucoup à Fort-William à 4c. le boisseau.

M. HOWDEN: Vous transportez la farine sur les Lacs pour le même prix que le blé?—R. Relativement. Ce n'est pas beaucoup plus cher, eu égard à la possibilité de perte de farine.

M. Johnston:

D. Les chemins de fer la transportent-ils pour à peu près le même prix?—R. Il y a deux ans, le prix par rail était de 15c. Mon prix est de 15c. moins les frais de manutention.

M. Heaps:

D. Le témoin nous dirait-il quel tonnage il représente ici ce matin?—R. Je représente quelques-unes des plus petites compagnies, cinq compagnies dans lesquelles j'ai des intérêts.

L'hon. M. Howe:

D. Vous avez une compagnie et vous en représentez quatre autres?—R. Oui.

M. Heaps:

D. Quel est le tonnage représenté par les compagnies qui vous ont délégué?—R. Les compagnies que je dirige ou dont je suis le président représentent à peu prêt 10,000 tonneaux bruts.

D. Quel est le tonnage total des navires qui circulent sur les Grands Lacs?—R. Au Canada?

D. Oui.—R. Je puis vous le dire exactement, si vous voulez.

D. Oui.—R. Cela va prendre un peu de temps. La flotte canadienne des Grands Lacs compte 244 navires, formant un tonnage global de 604,472 tonneaux bruts.

D. Là-dessus, vous représentez 10,000 tonneaux?—R. Oui. Je suis un des petits armateurs.

M. Edwards:

D. Ce sont ceux que nous voulons protéger. Je suis justement à lire votre mémoire. Une des principales objections que vous formulez vise la réglementation ou l'obligation de prendre des permis pour vos navires, et de leur faire suivre un itinéraire régulier entre certains ports. Vous voulez être libre d'aller où vous voudrez?—R. Oui, de louer ma cale à ceux avec qui je veux faire affaire et n'être pas astreint à une situation où il me faudrait prendre du fret, que j'en veuille ou non. Autrement dit, être plus ou moins un voiturier privé plutôt qu'un voiturier public.

A présent, monsieur le président, si je puis continuer, qu'est-ce que le gouvernement a fait pour la navigation? Pas beaucoup. Nous avons des phares et les Etats-Unis en ont. Les navires de toutes les nations sont libres de voyager dans nos cours d'eau sans payer plus de droits que nous n'en payons pour passer nos canaux.

M. Heaps:

D. Qui a construit les canaux?—R. Le pays.

D. Savez-vous ce qu'ils ont coûté?—R. Non, mais le département de la statistique ou l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux peuvent sans doute vous le dire. Le canal Welland est censé avoir coûté 125 ou 130 millions de dollars. C'est un bel ouvrage de génie; j'admire l'esprit qui l'a conçu; c'est une belle chose, mais comme facteur de commerce au pays... eh! bien, en 1909, je transportais du blé à 5c. le boisseau, et je dis que je le transporterai aussi bien aujourd'hui. De 1909 à 1914 et 1918, le commerce du pays passait par le vieux canal Welland.

D. Vous avez dit tantôt que le gouvernement n'avait rien fait pour la navigation. Or d'après les chiffres récents, sauf erreur, — le ministre voudra bien me corriger si je ne donne pas les bons chiffres, — l'entretien des canaux et les charges s'y rapportant coûtent annuellement près de $15,000,000. Est-ce bien cela, monsieur le ministre?

L'hon. M. HOWE: Je ne pense pas que ce soit autant. Mais c'est tout d'abord pour le bien de la navigation. Si cela ne se faisait pas, vous ne pourriez pas transporter le blé à 5c. le boisseau. Incidemment, le canal Welland a pratiquement réduit de moitié les frais de transport du blé depuis la tête des Lacs jusqu'à Montréal.

M. Edwards:

D. Capitaine Foote, vous admettrez que le canal Welland n'est qu'une partie d'un vaste plan qu'on songe à réaliser dans l'avenir?—R. Oui.

L'hon. M. HOWE: Incidemment, je pourrais dire que le Canada est le seul pays au monde qui fournit les phares gratuitement à la navigation. Nous avons dépensé plus d'un million et demi pour installer et entretenir gratuitement les phares.

Le TÉMOIN: Je ne puis concevoir que les Etats-Unis exigent quelque chose pour le magnifique système de phares qu'ils ont.

L'hon. M. HOWE: Ils taxent leurs navires océaniques, et dans chaque port il y a des droits de feu.

Le TÉMOIN: Oui, mais sur les Grands Lacs je suis convaincu que les navires des Etats-Unis sont aussi libres que les nôtres. Nous payons des droits d'inspection à un département très efficient, et je crois que ce que nous payons devrait permettre à ce service de se suffire.

Pour revenir au canal Welland, comme je l'ai dit, pendant les années de la guerre, nous avons fait le commerce du pays par cette voie. Le canal fut ouvert en 1931. Avant son ouverture, l'élévateur de Port-Colborne, propriété de l'Etat, a toujours fait de l'argent. Le gouvernement de l'époque construisit un bel élévateur à Prescott, et je crois qu'il ne s'est jamais empli. Le département admettra avec moi que cet élévateur a produit un déficit chaque année. Dans le même temps, deux compagnies ont construit des élévateurs: l'un à Toronto, l'autre à Kingston. Elles ont aussi des navires qui transportent le grain de ces élévateurs particuliers, tandis que celui de l'Etat, j'imagine, s'emplit peu. Je dirai que le canal Welland a été un facteur de notre commerce régional au détriment des chemins de fer. Les gros navires peuvent venir décharger leur cargaison à un dock et les camions automobiles peuvent venir prendre du charbon pour Toronto, et, je présume, desservir la région de Toronto à cent milles de rayon. La même chose pour Hamilton. Ce commerce est perdu pour le chemin de fer. Et voilà ce que fit le canal Welland à cet égard.

La situation actuelle du trafic des Lacs est assez bonne, pour la simple raison que les états qui cultivent du blé aux Etats-Unis ont eu l'an dernier une récolte qui occupe le deuxième rang parmi les meilleures. Les marchés du monde le veulent. A 60c. le boisseau à Chicago, ils peuvent l'acheter. L'Angleterre en veut. Je ne sais à quel point les autres pays en voudront. Mais dans le moment nous allons chercher à Chicago et à Milwaukee des millions de tonnes de grain, tandis qu'il y a un an nous apportions du blé argentin dans ce territoire.

Je vais vous lire un extrait du *Toronto Telegram* d'hier soir. Je ne sais si c'est exact, mais vous pouvez le prendre pour ce qu'il vaut:

> Le cargo *F. H. Robgins* ayant transbordé trois quarts de million de boisseaux de blé d'exportation aux wagons de chemin de fer à destination de Montréal et de Québec, où les navires océaniques attendent, la quantité totale ainsi transbordée à Goderich dans les quatre derniers jours est de 1,000,000 de boisseaux.
>
> On en attend encore deux millions de boisseaux venant de Chicago et de Duluth pour la semaine prochaine ou les prochains dix jours. Le *Robert L. Ireland* et le *Charles Heband* font un deuxième voyage, portant 350,000 boisseaux chacun. *L. J. P. Reis* en transporte autant. Le *Colonel Pickand,* navire de 600 pieds, en porte près d'un demi-million de boisseaux. Ce sont tous des navires américains.
>
> Vingt trains à marchandises chargés de ce blé ont déjà quitté Goderich par le N.-C., et le P.-C. Un bon nombre d'hommes ont trouvé de l'emploi temporaire. La faillite des récoltes de blé en Argentine et en Australie, ainsi que le bas prix, 60c. le boisseau, sont considérés comme les raisons de la demande de l'Angleterre et de l'Europe. Les chefs des élévateur locaux disent qu'ils ne connaissent pas la destination ultime de ce grain.

M. MacNicol:

D. Le témoin a-t-il dit que cela venait du *Toronto Telegram?*—R. Oui, monsieur.

D. Ce doit être exact, alors.—R. Incidemment, si quelqu'un d'entre vous, messieurs les députés de l'Ouest, n'a jamais vu le canal Welland et la manière dont nous descendons le grain, je serai heureux, n'importe quand, en fin de semaine, si vous venez à Toronto, de vous emmener en chaloupe automobile voir le canal. Quant à la présente situation, je crois que nous sommes presque au tournant de la route.

[Capitaine J. B. Foote.]

M. Howden:

D. Presque quoi?—R. Au tournant de la route en ce qui concerne la crise économique. Cette récolte de blé américain, telle qu'elle est, est un grand bienfait. Je crois que le ministre sera de mon avis sur ce point. Nos élévateurs font tous des affaires et nous sommes en train d'effectuer un bon début et il me semble que la situation va se maintenir. Je crois que ce blé va continuer à venir jusqu'à ce que notre propre récolte soit prête à moissonner et j'espère que celle-ci sera d'au moins 500,000,000 de boisseaux de bon froment, et qu'il y aura un marché d'exportation. Lorsque nous aurons cela, nos difficultés cesseront.

Je dirai qu'en 1928,—je parle encore du canal Welland,—l'année par excellence de notre commerce de blé canadien par eau, si j'ai bonne mémoire, il a passé environ 200,000,000 de boisseaux de blé par le port de Montréal ou par les ports du Saint-Laurent. Buffalo en a eu 200,000,000 de boisseaux, de sorte que le commerce fut également divisé. Je veux faire remarquer que le vieux canal Welland servait continuellement au commerce du pays et que nous avions 212,000,000 de boisseaux entre nous et les chemins de fer aux ports de la baie Georgienne

Je crois réellement, messieurs, que si nous obtenons ce que nous espérons ardemment, une bonne récolte dans l'Ouest et un marché d'exportation, nous n'aurons pas besoin de réglementer la navigation.

Je suis un vieillard, j'arrive au bout de ma carrière, je m'occupe depuis 48 ans de navigation, et je vous donne mon avis pour ce que vaut mon expérience. Par la grâce de Dieu et la considération attentive et généreuse du présent bill de la marine marchande de la part de ce Comité, j'espère rester à mon poste encore deux ans, après quoi j'abandonnerai la tâche.

L'hon. M. Stevens:

D. Vous représentez les petites compagnies?—R. Monsieur Stevens, j'irai jusqu'à dire qu'il n'y a pas un seul propriétaire de navire sur la liste énumérée, —je nommerai ces propriétaires pour vous, car je suis dans le cercle. Il y a la *Petterson Steamship Company*...

D. Vous n'êtes pas son représentant?—R. Je suis affilié à cette compagnie.

D. On m'avait dit que vous ne la représentiez pas ici. J'ignore si mes renseignements sont exacts ou non.—R. Si je lisais ce document là, (le montrant) je serais son représentant. Mais je ne le lis pas. Je dirai cependant que M. G. P. Campbell qui a comparu devant ce Comité me représentait en compagnie avec tous les autres. Ce qu'il a dit est ce que nous aurions dit et je crois que ce que je dis ce matin sera accepté par le propriétaire-gérant ou le président de tous ceux qui sont sur ce comité. S'il ne l'accepte pas, nous en saurons la raison.

D. Oui; mais ce que je veux savoir, c'est si c'est là vos propres vues?—R. Oui.

D. Vous n'êtes qu'un petit exploitant?—R. Oui.

D. Vous n'avez qu'un certain nombre de petits navires?—R. Oui

D. Dans le moment vous exploitez votre ligne de navires sans aucune intervention au point de vue de la réglementation, de la tarification ou de toute autre chose de ce genre?—R. Absolument, nous avons obéi à la loi du pays et nous avons poursuivi notre commerce.

D. Naturellement, votre principal commerce est celui du Transport des cargaisons à partir de la tête des Lacs jusqu'à Montréal en destination de l'Est?—R. Oui.

Pour votre voyage de retour vous cherchez à obtenir une cargaison, ou une partie de cargaison ou d'expédition pour ramener avec vous?—R. Oui.

D. Est-ce que cela nuirait à votre commerce si ce bill est adopté et si vous étiez obligé, en vue de continuer votre commerce, d'obtenir un permis; cela vous nuirait-il pour obtenir des cargaisons pour vos voyages de retour?—R. Oui.

D. Votre obligation de déposer vos tarifs à la commission des transports nuirait-elle à votre commerce ordinaire en ce qui concerne l'obtention de cargaisons de quelque façon que ce soit?—R. Bien, il faudrait plus ou moins une nouvelle organisation et il faudrait aussi des échelles de tarif et des commis du tarif et il y aurait d'autres frais pour des choses que je pourrais arranger de façon intelligente. Je sais si une cargaison me rapportera un bénéfice ou non. Au cours de mes onze ans sur les Grands Lacs je n'ai connu qu'une seule compagnie canadienne importante qui fût passée aux mains d'un receveur et le président de cette compagnie m'a dit qu'il avait construit ses navires en vue d'un tonnage excessif.

D. Dites-vous ceci: Quand vous obtenez une cargaison de retour, comment vous y prenez-vous d'ordinaire?—R. De Toronto je communique ordinairement avec l'expéditeur par téléphone ou je m'adresse à mon agent à Montréal pour me trouver une cargaison de retour.

D. Que transportez-vous comme cargaison de retour?—R. L'année dernière j'ai transporté du souffre, du fer, de la pâte de bois, du charbon,—du charbon gallois, toutes sortes de charbon à Toronto, et toutes sortes de houille jusqu'à la tête des Lacs; et des précipités et une chose ou l'autre. Je viens de nommer cinq denrées que je me rappelle à l'instant. Si on m'offrait des cargaisons de papier à journal je serais heureux de les prendre, du moment que j'en aurais une cargaison,—je ne veux pas un chargement de deux wagons.

D. Si un expéditeur de Montréal avait une cargaison disons de charbon gallois, ou une autre sorte de cargaison, en destination de Toronto ou de tout autre endroit, la prendriez-vous?—R. Oui; je le ferais avec plaisir parce que mon navire serait profitablement employé. En d'autres termes, cela ferait équilibre à ma cargaison de grain en prenant une cargaison en destination d'endroits à l'Ouest. Nous savons tous que si un wagon fermé sur une voie ferrée est chargé dans les deux directions il rapporte beaucoup plus que s'il était chargé dans une direction seulement. C'est un axiome.

L'hon. M. HOWE: Chacune des denrées que vous venez de nommer jusqu'ici est exempte de l'application des dispositions du présent bill.

Le TÉMOIN: Elles ne le sont pas. Ensuite, j'ai eu de l'acier l'année dernière,...

L'hon. M. Stevens:

D. Avez-vous jamais pris de l'acier ou des instruments aratoires ou d'autres produits de ce genre à Hamilton ou à quelques-uns de ces endroits?—R. Non; je me suis abstenu de prendre ces instruments aratoires à Hamilton parce que je m'imaginais que ces produits étaient passablement confiés aux gros expéditeurs qui les avient eus depuis des années, et, pour cette raison, je n'ai pas voulu empiéter sur leur terrain.

M. Howden:

D. A votre avis, l'adoption de ce bill va-t-elle avoir pour effet d'augmenter les taux?—R. Je ne vois pas d'autre raison logique à l'adoption de ce bill que le relèvement des taux.

D. Alors, votre réponse est que les taux seront augmentés?—R. Oui.

D. Sur quoi vous appuyez-vous pour le dire ou comment cela se produira-t-il?—R. Surtout en qui concerne le fret en colis qui pour moi est maintenant exempt, de droits, si je désire me présenter et soumettre mes taux pour quelques wagons. Le représentant de l'une des compagnies de navigation m'a dit ici,—c'est un homme qui a 25 navires en service et 50 autres qui sont affiliés à son commerce,—il m'a dit que le bill aurait pour résultat d'établir un véritable monopole sur le fret de marchandises en colis en destination de l'Ouest. Maintenant que vous avez soulevé la question, il y a un jeune homme du nom de Calvin,—un nom respecté dans la marine marchande,—qui désire se livrer au commerce

du transport des marchandises,—il n'est pas ici aujourd'hui,—je n'ai pas à parler pour lui; mais si ce bill est adopté je ne vois pas comment il sera possible à M. Calvin de s'établir dans ce commerce.

L'hon. M. Stevens:

D. Il y a un instant vous avez dit que vous pourriez devenir un voiturier ordinaire?—R. Oui.

D. Voulez-vous dire par là que vous seriez obligé d'accepter toute cargaison offerte? Disons par exemple que votre navire est vide à Montréal et qu'une cargaison vous est offerte au tarif que vous auriez déposé, disons à une commission de la baie Georgienne, seriez-vous obligé de l'accepter?—R. C'est ce que je crois. A titre de voiturier ordinaire si j'ai de l'espace dans mon navire et si j'ai un tarif connu je serais obligé d'accepter cette cargaison, que je le veuille ou non.

L'hon. M. HOWE: Mais le bill ne fait pas de vous un voiturier ordinaire.

Le TÉMOIN: Si je suis placé sous le régime du bill je deviens un voiturier ordinaire.

L'hon. M. HOWE: Même comme vonturier en vrac vous dites que vous êtes un voiturier ordinaire?

Le TÉMOIN: Je crois que je deviens un voiturier ordinaire sous la présente loi.

L'hon. M. HOWE: Il y a un point technique dans le bill qui prescrit que nous pouvons vous exempter. L'intention n'a jamais existé de transformer les voituriers en vrac en voituriers ordinaires.

Le TÉMOIN: Je désire conserver le droit que je possède maintenant...

L'hon. M. HOWE: Vous voulez dire conserver le droit de faire exactement ce qui vous plaît. Tout le monde veut en agir ainsi.

Le TÉMOIN: Je veux conserver mon privilège de m'en tenir au droit commun,—oui, j'y tiens.

M. Howden:

D. Alors vous croyez que sous le régime des dispositions de ce bill vous serez obligé d'accepter des taux qui seront plus élévés que ceux auxquels vous pouvez à l'heure présente transporter ces marchandises?

M McIVOR: Vous voulez dire plus bas?

M. HOWDEN: Non, plus élevés. Tout le monde croit que les taux seront plus élevés mais personne ne peut dire pourquoi.

L'hon. M. HOWE: Personne ne peut dire pourquoi.

M. HOWDEN: J'ai causé avec une douzaine de personnes, à ce Comité, et personne ne peut m'expliquer à ma satisfaction pourquoi les taux seront plus élevés.

M. JOHNSTON: Le ministre peût-être pourra répondre.

M. HOWDEN: Peu importe celui qui me le dira pourvu que l'on réponde à ma question.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous avons un témoin à interroger dans le moment.

L'hon. M. STEVENS: Comme Comité nous n'avons pas encore adopté le bill.

M. HOWDEN: Je ferai observer, monsieur le président, que ma question était raisonnable. Il peut peut-être me donner une explication.

Le TÉMOIN: Je répondrai de cette façon...

Le VICE-PRÉSIDENT: Laissez le témoin répondre.

Le TÉMOIN: Je pourrais diminuer le champ de mes opérations et cela placerait mes rivaux dans une position privilégiée en vue d'exiger des taux plus élevés. Si je ne puis pas faire face à une concurrence quelconque,—si je ne puis

pas vous soumettre librement un taux pour votre denrée, si je ne puis pas vous soumettre légalement le taux que je suis prêt à exiger et qui me serait profitable,— si on m'empêche de faire cela....

L'hon. M. Howe:

D. Comment en êtes-vous empêché?—R. Sous ce régime de permis et de réglementation.

M. Howden:

D. Ne seriez-vous pas tous sur le même pied sous ce rapport?—R. Mais il y a d'autres considérations à propos de ce bill quant à savoir si la commission peut déterminer les taux,— ou si vous devez avoir un permis,—ou si elle va vous donner un permis,—c'est parfaitement laissé à sa discrétion d'en décider.

M. Isnor:

D. Si je me rappelle bien, vous représentez quelque 10,000 tonneaux?—R. Oui, cinq navires.

D. Et sur un total de 604,000 tonneaux d'espace de cargaison cela représente 1.5 p. 100?—R. Oui.

D. Combien de navires avez-vous en service?—R. Je pourrais vous donner le nombre....

D. De votre flotte?—R. J'ai cinq navires.

D. Et quel est le tonnage?—R. 2,000 tonneaux chacun.

D. Est-ce la capacité de cargaison?—R. Oui; le chiffre est moins élevé.

D. Vos navires sont-ils immatriculés au ministère des Transports?—R. Non, ils sont immatriculés en Grande-Bretagne.

D. Je vois. Je veux savoir la différence entre le tonnage de cargaison et le tonnage immatriculé; à quoi correspond la différence?—R. Le tonnage brut d'un navire. Le tonnage est le tonnage. Je vais essayer de vous expliquer cela dans un langage aussi simple que possible....

D. Le tonnage brut divisé en deux vous donne le tonnage immatriculé?—R. *Grosso modo*, oui

D. Alors vos navires seraient des navires de 1,000 tonneaux en tant que le transport des marchandises est concerné?—R. Pas le tonnage immatriculé, le tonnage poids mort. J'ai 2,800 tonneaux par navire.

D. 2,800 tonneaux par navire, cela représenterait 1,200 à 1,300 tonneaux nets?—R. Oui.

D. Ensuite, si vos navires étaient immatriculés au ministère des Transports vous diviseriez ces chiffres en deux encore une fois, si je ne me trompe?—R. Je crois que le ministère des Transports prend connaissance à la fois du tonnage brut et du tonnage immatriculé pour ses archives ainsi que pour les fins d'identification du navire.

D. Ce que je tiens surtout à établir c'est le tonnage exact immatriculé tel qu'il paraîtrait dans les archives du ministère des Transports afin de pouvoir faire des comparaisons avec d'autres navires. En divisant votre tonnage actuel par quatre nous aurions le tonnage tel qu'immatriculé au ministère des Transports, est-ce bien cela?—R. Le tonnage brut de ces navires tel que figurant aux archives du ministère des Transports serait bien au-dessous de 2,000 tonneaux pour chacun de ces navires. Le tonnage net immatriculé, si je ne me trompe, est environ de 1,100 tonneaux pour chacun de ces navires.

D. Environ 1,100 tonneaux?—R. Oui.

M. McIvor:

D. Votre supposition est que si les taux augmentent vous n'auriez rien à transporter?—R. Je ne dirais pas cela....

D. Si les taux augmentent vous serez dans une meilleure position qu'auparavant?—R. Si les taux deviennent plus élevés il se peut que je sois dans l'impossibilité de faire concurrence dans ce domaine de commerce.

Le VICE-PRÉSIDENT: Merci bien, capitaine Foote.

(Le témoin se retire.)

Le VICE-PRÉSIDENT: Le nom suivant sur la liste est celui de M. W. L. Best, représentant les Fraternités en transport par chemins de fer.

W. L. BEST, secrétaire, Comité législatif conjoint du Dominion, des Fraternités du transport par chemins de fer, est appelé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Désirez-vous lire votre mémoire, monsieur Best?

Le TÉMOIN: Oui, monsieur le président.

MÉMOIRE PRÉSENTÉ AU NOM DU COMITÉ LÉGISLATIF CONJOINT DU DOMINION DES FRATERNITÉS DU TRANSPORT PAR CHEMIN DE FER RELATIF AU BILL N° 31 DE LA CHAMBRE DES COMMUNES INTITULÉ: "LOI INSTITUANT UNE COMMISSION DES TRANSPORTS AU CANADA AYANT JURIDICTION EN MATIÈRE DE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER, NAVIRES ET AÉRONEFS."

Au Comité permanent des chemins de fer, canaux et lignes télégraphiques.

MONSIEUR LE PRÉSIDENT ET MESSIEURS,—Relativement au bill n° 31 intitulé "Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs", le Comité législatif conjoint du Dominion des Fraternités du transport par chemins de fer représentant la Fraternité des mécaniciens de locomotives, la Fraternité des chauffeurs et mécaniciens, l'Ordre des conducteurs de chemins de fer, la Fraternité des cheminots, l'Ordre des télégraphistes de chemins de fer et la Fraternité des employés préposés à l'entretien de la voie, désire exprimer son approbation de ce qui est censé constituer le principe fondamental du bill, savoir, placer les différents modes de transport y mentionnés sous la juridiction d'une Commission des transports avec pouvoir de réglementation.

En appuyant ce principe nous ne faisons que continuer nos efforts de plusieurs années passées en vue de coopérer avec les gouvernements fédéral et provinciaux en considérant les voies et moyens d'assurer une réglementation plus efficace de toutes les agences de transport en vue d'en arriver à une solution équitable du problème du transport. D'après notre expérience et nos observations, nous sommes convaincus que le public est de plus en plus en faveur d'une réglementation efficace et ordonnée de tous les modes de transport commercial si nous voulons en venir à une solution et adopter une politique sage. En d'autres mots, si les différents modes de transport non réglementés ou partiellement réglementés qui concurrencent actuellement les chemins de fer à vapeur doivent être reliés et coordonnés dans le but de fournir au public des services sûrs de transport offrant le maximum d'efficacité et de sécurité, nous sommes persuadés qu'il est désirable et nécessaire de les faire contrôler par quelque autorité centrale et gouvernementale.

La commodité et les besoins du public exigent des services de transport sur lesquels on puisse compter. C'est un des buts principaux en vue desquels les chemins de fer à vapeur et leur personnel d'exploitation sont soumis, depuis plus d'une trentaine d'années, à une réglementation législative, qui a par conséquent dépassé le stade expérimental. En établissant cette autorité législative sur les chemins de fer, le Parlement a estimé désirable et nécessaire, dans l'intérêt public, de donner à la Commission d'amples pouvoirs pour émettre des ordonnances et des règlements régissant le développement et le fonctionnement de ces entreprises. D'une manière générale, ces ordonnances ont été obligatoires, sous réserve, naturellement, d'une nouvelle audition et d'une revision de ces ordon-

nances mêmes, et sous réserve d'appel au gouverneur en conseil quant à la question de juridiction. Ces pouvoirs de la Commission s'étendent à presque toutes les phases de l'exploitation, y compris l'établissement des tarifs, et ils assurent donc, d'une manière générale, la protection de la propriété et aussi la protection, la sécurité, la commodité et le confort du public et des employés des chemins de fer, en même temps que la suffisance et l'entretien du matériel. Il est raisonnable de présumer que personne ne proposerait sérieusement de supprimer le contrôle législatif sur les chemins de fer à vapeur. S'il est bon qu'une autorité réglemente l'entretien et le fonctionnement des chemins de fer à vapeur, qui sont généralement reconnus comme le seul moyen de transport sur lequel on puisse compter tous les jours de l'année, il semble qu'il s'ensuit logiquement que tous les autres modes de transport public doivent être soumis à une réglementation semblable par une autorité gouvernementale, afin d'assurer la loyauté de la concurrence entre les diverses entreprises de transport public.

On reconnaît aussi que, pratiquement, tous les modes de transport sont aujourd'hui subventionnés à même les fonds publics. Dans le rapport de la Commission des chemins de fer et des transports, au sujet des péages sur les canaux, il est clairement stipulé que:

L'aide à la navigation et la construction et l'entretien des canaux ont été exclusivement à la charge du trésor public.

Cette déclaration pourrait aussi s'appliquer à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des grandes routes canadiennes et, bien que leur développement soit beaucoup plus récent, aux transports aériens. En considérant donc ces subventions annuelles aux autres modes de transport, nous estimons que ces entreprises devraient être soumises à un contrôle et à une réglementation effectifs par une autorité gouvernementale compétente.

Nous désirons exprimer notre vive déception que l'on n'ait pas jugé bon d'étendre aux transports sur grande route la portée du bill 31. Cependant, nous reconnaissons et déplorons les limites constitutionnelles qui n'attribuent à la législature fédérale que la réglementation du trafic routier interprovincial et international. De plus, avec l'expérience d'il y a un an, où le bill "B" du Sénat fut mis à l'étude et souleva l'opposition, contre la réglementation, de presque tous les modes de transport autres que les chemins de fer, nous apprécions plus facilement certaines raisons pour lesquelles le parrain du bill 31 n'a pas étendu sa portée aux transports sur route. Mais nous sommes fermement convaincus que le principe du bill est foncièrement juste, au point de vue économique, et que, sous réserve des limites constitutionnelles, il devrait comprendre toutes les entreprises de transport de passagers et de fret, qui, toutes, devraient être considérées et clairement définies comme des "travaux à l'avantage général du Canada".

Notre position ne doit aucunement être interprétée comme adverse des transports routiers ou autres modes de transport public. Au contraire, nous sommes persuadés qu'en bien des parties du Canada, où ces services étaient autrefois insuffisants, on dispose de facilités de transport considérablement améliorées, au moins une partie de l'année, en particulier dans les régions où n'existe pas de chemin de fer à vapeur et où la construction de nouvelles lignes semble une possibilité éloignée. Toutefois, dans les régions où les chemins de fer peuvent et veulent fournir d'amples facilités tous les jours de l'année, pour faire face à tous les besoins du trafic, il semble économiquement stupide et manifestement injuste que les transports commerciaux par route et par eau, tous deux largement subventionnés aux frais du public, et de nature seulement saisonnière, puissent monopoliser le trafic à courte distance, plus avantageux, quand le climat et les autres conditions sont plus favorables, sans pouvoir ou sans vouloir fournir de facilités de transport quand les conditions sont moins favorables. En d'autres termes, un service de transport sur lequel toutes les agglomérations puissent compter est une nécessité nationale, et doit par conséquent être protégé contre une concurrence

déloyale et qui ne serait que partiellement réglementée. Le but du bill 31, tel que nous le comprenons, est de chercher à protéger les services sûrs soumis à une réglementation, et aussi de réglementer équitablement les modes de transport sur lesquels il ne semble pas ou il ne semble guère y avoir de contrôle, à la manière dont les chemins de fer sont réglementés. Comme citoyens et contribuables, la proposition nous paraît très avantageuse et logique et, par conséquent, au mieux de l'intérêt public.

En soutenant de tout cœur le principe du bill, il nous semble que certains de ses articles envisagent une division de la responsabilité pouvant gêner la réalisation du principal objectif, qui est une réglementation effective. Par exemple, en commençant par l'article 5, la Commission déterminera si les besoins et la commodité du public exigent le mode de transport prévu dans la demande, mais c'est le ministre qui accordera le permis. De même, dans l'article 6, un permis sera valable pour un an ou toute autre période déterminée par la Commission, et approuvée par le gouverneur en conseil; et les droits de permis, tout en étant conformes au tarif fixé par la Commission, seront aussi soumis à l'approbation du gouverneur en conseil. D'autres articles des parties II et III prévoient la même division de l'autorité.

Nous reconnaissons qu'il peut être désirable et nécessaire qu'une application graduelle de plusieurs parties du bill soit faite de temps à autre par proclamation du gouverneur en conseil, ce qui procurerait le temps utile à l'établissement du mécanisme nécessaire ou à d'autres ajustements essentiels. Toutefois nous soumettons respectueusement que si la loi et les règlements à faire en vertu de la loi doivent être effectifs, il faut que la Commission des transports ait pleine autorité et pleine responsabilité pour l'émission des permis, la fixation ou l'ajustement des tarifs, et pour l'émission des ordonnances et règlements que cela comporte. L'expérience a montré que l'intérêt public est mieux servi si la Commission peut administrer avec une entière indépendance. De là, ces brèves observations sur la division de l'autorité envisagée dans certaines parties du bill.

S'ils étaient adoptés, les changements que nous suggérons ci-dessus montreraient plus clairement que le but de la loi est le contrôle effectif par la Commission des entreprises de transport placées sous le régime de la loi, avec un minimum d'ingérence politique. Nous espérons sincèrement que cette mesure deviendra loi au cours de la présente session du Parlement, que les différentes parties de la loi seront proclamées aussitôt que possible, en tenant compte de la nécessité de constituer et de mettre en marche un mécanisme administratif supplémentaire, et que la Commission des transports ainsi créée aura pleine autorité pour accorder, suspendre ou annuler les permis ou rajuster les tarifs, entendre les représentations des parties intéressées, et émettre tous les ordres et règlements qui lui paraîtront désirables et nécessaires dans l'intérêt public.

Respectueusement soumis,

Le président — *Le secrétaire*

A. J. KELLY. — WM. L. BEST.

du Comité législatif conjoint,

Monsieur le président, je crois que le mémoire s'explique par lui-même; à moins qu'on ait des questions à poser.

Le VICE-PRÉSIDENT: Désirez-vous poser des questions, messieurs? Je vous remercie beaucoup, monsieur Best.

(Le témoin se retire.)

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vais maintenant appeler M. Hutchinson.

A. HUTCHINSON, représentant la *Hall Corporation of Canada Limited*, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je présente ce mémoire...

Le VICE-PRÉSIDENT: Parlez un peu plus fort, s'il vous plaît; l'acoustique laisse beaucoup à désirer dans cette salle.

Le TÉMOIN: Très bien. Ce document constitue le mémoire de la *Hall Corporation of Canada Limited* en opposition au bill des transports en autant que les dispositions qu'il comporte visent au transport par eau. Les compagnies susdites exploitent sur les Lacs des navires canadiens connus ordinairement sous le nom de cargos engagés dans le transport de cargaisons classées et connues généralement dans le commerce comme cargaisons en vrac, — en passant, je ferai observer, monsieur, que j'ai signalé deux marchandises que nous voulions transporter cette année et que nous avons perdues aux chemins de fer parce que nos tarifs étaient trop élevés. Les chemins de fer ont obtenu le commerce.

L'hon. M. Howe:

D. Qu'est-ce que cela prouve, monsieur Hutchinson?—R. Je vous demande pardon.

D. Je dis, qu'est-ce que cela prouve?—R. Cela signifie que le Pacifique-Canadien m'a damé le pion quand aux marchandises.

D. Qu'est-ce que cela a à voir au projet de loi?—R. Monsieur Howe, vous pensez que le transport par eau...

M. EMMERSON: Plus fort, s'il vous plaît.

Le TÉMOIN: Vous pensez que le transport par eau fait concurrence aux chemins de fer et que les tarifs de transport de marchandises par eau sont trop élevés...

L'hon. M. Howe:

D. Je ne crois rien de la sorte. En effet, nous avons exclu les marchandises en vrac de l'application de la loi parce que nous ne les considérons pas concurrentielles.—R. Vous n'avez pas exclu les marchandises en vrac, monsieur. J'en viens à cette question à l'instant, — y compris les marchandises dans des sacs, balles et barils.

Les navires exploités par ces compagnies dirigent ce que l'on appelle un service de navires vagabonds affecté au transport de cargaisons de grain quand il s'en trouve et au transport de cargaisons dites de retour que ces navires peuvent effectuer commodément et économiquement à des ports canadiens et américains. Ces navires ne font pas concurrence pour ce qui est généralement connu sous le nom de marchandises emballées, marchandises que transportent presque exclusivement la *Canada Steamships Limited* et ses filiales.

Conséquemment, il est proposé que les cargaisons transportées par les cargos en vrac ne privent pas les chemins de fer de revenus quelconques vu que le coût du transport de ces marchandises par eau est inférieur à celui du transport par rail.

Cela est absolument vrai, la *Ottawa Transportation Company,* établie dans cette ville même, va se retirer des affaires en raison de la concurrence des camions. Je sais qu'elle fait affaires depuis quarante ans. Or, tout son actif est épuisé. Pourquoi? Parce qu'elle ne peut exploiter...

L'hon. M. HOWE: Parce que le propriétaire est mort et que sa succession est en voie de liquidation.

Le TÉMOIN: Non, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Le propriétaire est mort, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: La mort du propriétaire n'eut rien à y voir. Des successions possédaient et dirigeaient cette compagnie et ce fut une entreprise profitable jusqu'à ces deux ou trois dernières années alors que les camionneurs accaparèrent le commerce. Cela est bien établi. Je puis vous dire cela.

M. Parent:

D. Quel est le nom de cette compagnie?—R. La *Ottawa Transportation Company*. Et la concurrence venant des camionneurs utilisant les grandes routes a forcé cette compagnie à abandonner les affaires.

M. Cameron:

D. Où faisait-elle affaires?—R. Elle faisait affaires entre Ottawa et Montréal.

Conséquemment, on prétend que les cargaisons transportées par les cargos n'ont pas privé les chemins de fer de revenus quelconques vu que le coût de transport de ces marchandises par eau est inférieur à celui du transport par rail. Les chemins de fer n'accepteraient pas de transporter ces marchandises aux tarifs que les cargos reçoivent et qui leur permettent de réaliser des bénéfices en raison de la différence au chapitre des frais d'exploitation. La grande concurrence que subissent les chemins de fer provient des camions et des voituriers effectuant le transport des colis et qui maintiennent un service régulier entre des endroits tels que Montréal-Toronto, Montréal-Détroit, et entre d'autres endroits desservis par les chemins de fer. Ces voituriers de colis transportent des marchandises en petites et en grosses quantités et ils peuvent prendre un chargement constitué en partie de conserves et en partie d'autres marchandises. Ils font une concurrence directe aux chemins de fer. Les cargos n'ont jamais tenté de transporter une quantité considérable de ces marchandises et ne maintiennent pas un service régulier entre des ports quelconques.

Conséquemment, on prétend qu'il n'y a pas lieu de soumettre les cargos à tout le mécanisme et à toutes les exigences compliqués qui les obligent à déposer des tarifs quand ils doivent se procurer une clientèle au moyen de négociations et de contrats privés.

Un représentant d'une compagnie de navigation engagée dans le commerce du transport de marchandises en colis a recommandé au Comité l'adoption du bill moins l'article relatif aux " taxes convenues ". Cette compagnie n'a pas indiqué qu'elle aura dans ce cas un monopole du commerce des marchandises en colis en autant qu'il s'agit du transport par eau. Il est facile de comprendre pourquoi cette compagnie de navigation insiste sur l'adoption du bill exception faite de l'article concernant les " taxes convenues ", car elle sait parfaitement qu'il est impraticable et impossible aux cargos de se classer comme voituriers ordinaires sous le régime de la loi et de se conformer aux règlements relatifs au dépôt de tarifs, à l'obtention de permis, etc., et si le bill tel qu'actuellement conçu est adopté, cette compagnie jouira d'un monopole du commerce des marchandises en colis et les cargos seront privés du commerce qu'ils ont obtenu jusqu'à présent.

Cette compagnie possède déjà un tarif et un département de tarifs qui s'occupe particulièrement des taux quant aux marchandises en colis, et il est en état de se conformer aux dispositions de la loi vu que la compagnie se livre actuellement à ce commerce et dirige un service régulier de transport de marchandises en colis entre certains ports. Cette compagnie verrait d'un bon œil l'interprétation restrictive donnée aux " marchandises en vrac " sous le régime de ce bill vu que cela privera les cargos d'un énorme chiffre d'affaires dont ils jouissaient précédemment et l'attribuera aux voituriers de colis patentés sous le régime de la loi, vu que les chemins de fer ne recherchent pas une bonne partie de ces cargaisons, telles que le bois de pulpe en balles, qu'ils ne pourraient manutentionner d'ailleurs.

Aussi, proposons-nous respectueusement que la définition de " marchandises en vrac " à l'article 2 du bill soit amendée de manière à exclure les articles connus généralement sous le nom de marchandises en vrac transportées quelquefois en sacs, balles ou barils. Il est proposé que la clause (*e*) de l'article 2 du bill soit supprimée et remplacée par le texte suivant: —

> Marchandises en vrac signifie les marchandises suivantes chargées ou frétées sur des navires: grain et produit du grain; sucre, farine, nourri-

ture pour animaux et engrais; minerais et minéraux; sable, pierre, gravier et terre à porcelaine; charbon et coke; sel, soufre, cendres de soude, chlorure de calcium et autres produits chimiques; bois de pulpe, pâte à bois en balles ou autrement; papier à journal, poteaux, billes, bois de service et bardeaux; liquides de toutes sortes; foin, ficelle d'engerbage; fer et produits de l'acier, rebuts de fer et d'acier, la fonte en gueuses et toutes les autres marchandises transportées par les cargos avant l'entrée en vigueur de cette loi.

Il est proposé aussi que les cargos pourraient être définis comme suit dans la loi: —

Cargo signifie un navire affecté au transport de marchandises en vrac.

Il est signalé que des centaines de mille tonnes de pâte de bois en balles, de papier à journal, de minerai de fer, de farine et d'autres produits ci-haut mentionnés ont été transportés par les cargos et cela n'a nullement porté préjudice aux taux ferroviaires. En effet, les cargos et les chemins de fer ont coopéré quant au transport du grain, de la farine et d'autres marchandises, de temps en temps, en établissant un tarif convenu de transport par lac et par rail.

Il est signalé également qu'une seule compagnie transporta plus de huit millions de pieds de bois de service pendant la saison de navigation de 1937.

Un représentant d'une compagnie de navigation qui a parlé à l'appui de certaines parties du bill a aussi affirmé que la perte de cargaisons de retour ou de cargaisons quelconques exclues par la description étroite de marchandises en vrac que comporte le bill ne pourrait influer en aucune manière sur les taux de transport du grain. Cette affirmation est inconvenante et elle a dû être faite dans l'unique but de tromper les membres du Comité, car il est reconnu dans le commerce du transport par eau que les cargaisons de retour influent très sensiblement sur les tarifs applicables à d'autres cargaisons. Tout membre du Comité peut facilement comprendre que s'il était possible de conclure des arrangements de manière à obtenir pour chaque navire une cargaison de retour, les navires pourraient transporter d'autres cargaisons, telles que le grain, à un taux inférieur car il en coûte presque autant pour exploiter un navire allège qu'un navire chargé. Si un navire se rend de Fort-William à Montréal avec une cargaison de grain et doit retourner à la tête des Lacs allège, les frais du voyage aller et retour doivent être imputés au grain, tandis que si le navire a une cargaison de retour les frais seront partagés entre les deux cargaisons.

L'hon. M. Howe:

D. Examinons cette question. Quel rapport peut-il y avoir entre le fait qu'un navire obtient une cargaison de retour et la question de taux? Donnez-moi des exemples pour les cinq dernières années. Le tarif sur le grain aujourd'hui est de 5 c. ¾ le boisseau. Peu importe que vous ayiez une cargaison de retour ou non, il faut que vous chargiez 5 c. ¾ le boisseau, n'est-ce pas?—R. Cela importe beaucoup.

D. Il importe beaucoup à vous, pas au tarif.—R. Si nous envoyons un navire à Montréal et le renvoyons allège au tarif de 5 c. ¾, nous acquittons tout au plus nos frais d'exploitation.

D. Mais le tarif est de 5 c. ¾, que vous ayez une cargaison de retour ou non? —R. Mais si nous avons le privilège de prendre une cargaison de pâte de bois en balles, des marchandises emballées, effectivement, nous pouvons alors réduire notre tarif et nos frais d'exploitation, et nous n'avons pas les moyens de faire face à la concurrence américaine.

D. Vous réduisez effectivement vos tarifs si vous transportez une cargaison de retour, est-ce votre idée?

D. Bien, si vous descendez à un si bas niveau....

[M. A. Hutchinson.]

D. Vous parlez de gains et je parle de tarifs, et je vous laisse entendre que vous n'avez jamais réduit vos tarifs au cours de votre histoire pour motif quelconque qui se rattachait à des cargaisons de retour. Pouvez-vous me citer un seul exemple où vous en avez agi ainsi?—R. Oui, monsieur. Chaque fois que je rapporte une cargaison de retour je suis en mesure de faire concurrence, autrement je ne puis le faire. Les navires cesseront de naviguer et les hommes perdront leur emploi.

D. Mais vous ne saisissez pas encore le point. Je puis comprendre parfaitement et tous les membres du Comité comprennent, je crois, que cela influe beaucoup sur vos gains, mais les tarifs sont établis indépendamment de l'effet des cargaisons de retour sur l'Atlantique et sur les Grands Lacs et l'ont toujours été.—R. Monsieur Howe, vous savez qu'à l'époque où nous établissons un tarif nous devons tenir compte du prix de la livraison à Liverpool, Rotterdam, ou à quelque autre endroit.

D. Par exemple, le tarif de Montréal à Liverpool est un tarif convenu par la *Tramp Tonnage Conference*?—R. Oui, monsieur.

D. Et il ne varie pas en raison d'une cargaison de retour. Un navire peut revenir allège ou rapporter une cargaison, mais il exige le même tarif qu'un navire transportant une cargaison de charbon et revenant ensuite avec une autre cargaison.—R. Quel tarif ce navire chargera-t-il en partance de New-York?

D. Je l'ignore. Je parle de tarifs et ils sont les mêmes.—R. Ils ne le sont pas. Vous devez faire concurrence au tarif en vigueur sur le littoral de l'Atlantique.

D. Bien, continuez votre exposé.—R. Si un navire se rend de Fort-William à Montréal avec une cargaison de grain et doit retourner allège à la tête des Lacs, le coût du voyage aller et retour doit être imputé au grain, tandis que si le navire a une cargaison de retour le coût serait partagé entre les deux cargaisons.

M. Duffus:

D. Fait-on cela habituellement? Donne-t-on suite à cette proposition ordinairement?—R. Oui, monsieur.

L'hon. M. HOWE: Vous entendez que l'armateur donne à l'expéditeur le bénéfice de l'épargne.

M. DUFFUS: Voilà ma question.

L'hon. M. Howe:

D. Vous faites toujours cela?

M. McIvor:

D. Ils ne transportent pas le grain à un plus bas taux?—R. Pour la simple raison que nous ne pouvons le transporter à meilleur marché. Mais si nous pouvons obtenir une cargaison de retour qui aidera à défrayer les dépenses d'exploitation, alors nous pouvons continuer en affaires, autrement il faudra mettre les navires en bassin et les membres de l'équipage se trouveront sans emploi.

M. Gladstone:

D. Les chemins de fer doivent traîner des milliers de wagons fermés à vide dans l'ouest afin d'effectuer le transport du grain?—R. Oui, mais jetez un coup d'œil sur le bilan du chemin de fer l'an dernier. Qui paie cela.

M. Heaps:

D. Bien, qui paie?—R. C'est moi et c'est vous.

D. Cela s'applique à un seul chemin de fer, non aux deux.—R. Oui, mais je possède des actions dans le Pacifique-Canadien et ces actions ne rapportent pas de dividendes.

Il est également important pour les cargos, quand des cargaisons de grain ne sont pas disponibles, d'avoir l'occasion de s'occuper du transport d'autres mar-

chandises en vrac qu'ils ont transportées jusqu'ici. Les cargos canadiens sont en concurrence directe avec les cargos américains qui ont l'avantage de transporter des cargaisons de minerais en plus du grain, et ils ne subissent aucunes restrictions quant aux cargaisons qu'ils peuvent transporter entre différents ports. Ces navires, lorsqu'ils ne transportent pas de minerai et même parfois lorsqu'ils en transportent, se rendent à la tête des Lacs et transportent du blé à Buffalo en concurrence avec les navires canadiens. Parce que ces navires des Etats-Unis peuvent transporter d'autres cargaisons et que celles-ci sont disponibles, ils peuvent réduire le tarif de transport et les navires canadiens doivent y faire face s'ils veulent obtenir du blé pour l'expédier par les élévateurs et les ports canadiens.

M. Cameron:

D. Les navires des Etats-Unis pourraient-ils encore réduire le tarif de transport si le bill est adopté?—R. Oui, monsieur; rien ne pourrait les en empêcher.

L'hon. M. HOWE: Le motif pour lequel on a exclu les cargos servant au transport en vrac est parce que n'importe qui pourrait réduire ou accroître le tarif de transport sur les marchandises en vrac.

L'hon. M. STEVENS: Bien entendu, cela n'est pas tout à fait exact. Le bill peut limiter tellement le transport en vrac qu'un cargo serait exclu.

L'hon. M. HOWE: J'aimerais que vous m'indiquiez une cargaison de marchandises en vrac à laquelle le bill ne pourvoit pas.

L'hon. M. STEVENS: Prenons votre interprétation de "marchandises en vrac". Par exemple, le fret dont il a été question si souvent, la pâte de bois en balles, la farine et les issues de meunerie en sacs.

L'hon. M. HOWE: Les issues de meunerie en sacs n'ont jamais été considérées du fret en vrac.

Le TÉMOIN: Monsieur Howe, j'aimerais vous faire remarquer que depuis les cinq, sept ou huit dernières années, je crois que le capitaine Foote peut le confirmer, nous avons transporté de Fort-William à Montréal, pour une compagnie en particulier, des cargaisons complètes de farine et issues, que nous estimions tout à fait être du fret en vrac. Je ne crois pas qu'on pourrait le considérer autrement. Nous n'acceptons pas autre chose. Si nous ne transportons qu'un colis pour vous, mais rien que cela, de Fort-William à Montréal, il est considéré comme une cargaison complète.

M. Cameron:

D. Vous interprétez le terme "marchandise en vrac" comme signifiant une cargaison complète?—R. Absolument, pourvu que le navire ne transporte pas autre chose.

Nous vous faisons remarquer en terminant que si on fait quelque chose pour empêcher ou entraver l'exploitation des navires canadiens des Lacs qui transportent du blé, de façon à les empêcher de concurrencer les navires des Etats-Unis, qui ne sont assujettis à aucune restriction et sont libres de circuler entre les ports des Etats-Unis, entre ceux du Canada et des Etats-Unis, et peuvent prendre toutes les cargaisons disponibles, il se pourra qu'un plus grand volume de blé passe par les ports des Etats-Unis, ce qui enlèvera aux élévateurs canadiens une partie de leurs approvisionnements et aura pour résultat la perte de salaires pour des ouvriers canadiens.

L'hon. M. Howe:

D. Mais, dans l'intervalle, à peu près quatre-vingt millions de boisseaux de blé des Etats-Unis passent par les ports canadiens, n'en est-il pas ainsi? A votre place je n'insisterais pas trop sur cela.—R. Le canal de Buffalo ne peut recevoir de gros navires.

D. Fonctionne-t-il au maximum?—R. Je ne le dirais pas.

D. Non. Aucun fret n'y passe; il s'achemine entièrement par le Saint-Laurent.—R. Pourquoi?

D. Parce que le tarif de transport est meilleur marché. Il y a deux ou trois gros épouvantails dont parlent toujours vos gens: c'est que nous détournons le transport par eau vers les ports des Etats-Unis. Je l'ai entendu dire depuis les trois derniers mois et cependant les ports canadiens sont deux fois plus actifs qu'ils ne l'ont jamais été.—R. Monsieur Howe, j'aimerais vous faire remarquer qu'il y a deux ou trois ans le port de Montréal a manutentionné au-delà de 200,000,000 de boisseaux de blé dans une saison de navigation.

D. Il y a deux ou trois ans?—R. Oui.

D. C'était en 1928.—R. Cela ne s'est pas répété depuis.

D. C'était parce que le blé manquait.—R. Croyez-vous qu'il en manutentionnera encore autant?

D. Oui, je crois que cela se produira cette année.—R. Je ne le crois pas.

Le VICE-PRÉSIDENT: Continuez la lecture de votre mémoire.

Le TÉMOIN:

Nous prétendons, donc, que le bill ne devrait pas être adopté. Mais si le gouvernement insiste, il devrait veiller à en modifier les dispositions de façon que les cargos qui transportent du fret en vrac ne soient pas privés de celui qu'ils ont eu jusqu'ici, sans nuire aux chemins de fer ou leur enlever quelques bénéfices.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous des questions à poser, messieurs?

M. Heaps:

D. Monsieur le président, le témoin a parlé des subventions aux chemins de fer. J'aimerais lui demander s'il estime les énormes déboursés faits par l'Etat relativement aux canaux et à l'entretien des chenaux des voies navigables comme subventions aux compagnies de transport du pays?—R. Croyez-vous que la navigation dans les canaux est exempte de tous droits?

D. Je vous pose la question.—R. Elle ne l'est pas.

D. Quels droits payez-vous pour utiliser les canaux canadiens?—R. Depuis la construction du nouveau canal Welland, la loi nous force d'employer des aides, ce que nous ne faisions jamais auparavant.

D. Je vous parle des droits payés à l'Etat?—R. Il n'y en a pas.

D. La navigation dans les canaux est libre et l'Etat entretient aussi les chenaux?—R. Oui.

D. Et cela comporte des frais,—j'ignore combien, le ministre ne s'étant pas procuré les chiffres,—mais plusieurs millions de dollars annuellement.

L'hon. M. Howe:

D. Prétendez-vous qu'il en coûte plus cher d'utiliser le nouveau canal Welland que l'ancien?—R. Oui, monsieur.

D. Votre déclaration n'est pas exacte.—R. Oui.

D. Combien de jours fallait-il à vos navires pour parcourir l'ancien canal?—R. Une journée.

D. Combien en prennent-ils maintenant pour franchir le nouveau canal?—R. Cela dépend de la circulation.

D. Combien de temps dans les mêmes conditions?—R. La différence n'est pas grande, monsieur Howe.

D. C'est une déclaration très intéressante.—R. Je vous l'ai dit.

L'hon. M. HOWE: J'obtiendrai les statistiques là-dessus pour le Comité.

M. Young:

D. Quel est le tarif de transport actuel sur le blé de Fort-William à Montréal?—R. 5c. $\frac{3}{4}$ par boisseau, si on peut l'obtenir, mais personne ne l'a encore obtenu.

D. Vous le transportez entièrement au même tarif? (Pas de réponse.)

D. Avez-vous dit "oui" ou "non"?—R. Je ne répondrai pas.

D. De quels facteurs tient-on compte pour déterminer un tarif?—R. Le prix de revient absolu d'exploitation et le temps que nécessite le trajet.

L'hon. M. Howe:

D. Comment pouvez-vous nous expliquer que vous transportiez du blé à 4c. le boisseau il y a trois semaines de la tête des Lacs et que vous en demandez maintenant 5c. ¾? Cela provient du coût du voyage, n'est-ce pas?—R. Non. Puis-je répéter la déclaration du témoin précédent?

D. Oui.—R. Piraterie.

M. Young:

D. Quels facteurs faites-vous entrer en considération?—R. La durée approximative du voyage, les frais de manutention, les charges et autres frais d'exploitation.

D. Ce à quoi je pense surtout est ceci: prenez-vous en considération une cargaison possible de retour?—R. Nous cherchons à en obtenir une, si possible. Nous courons notre chance. Nous pouvons obtenir une cargaison de pâte de bois en balles pour le lac Erié ou le lac Michigan ou pour toute autre destination. Si nous y parvenons, notre situation s'en trouve améliorée.

D. Si l'on adopte ce bill, vous trouverez-vous empêchés de prendre des cargaisons de retour?—R. Oui, dans une grande mesure.

D. Pourquoi?—R. La pâte de bois en balles. J'en ai transporté en grosse quantité. Si l'on adopte ce bill, la pâte de bois en balles tombe automatiquement dans le domaine de la marchandise emballée.

D. Oui.—R. Je puis ou non obtenir un permis.

M. Parent:

D. Mais si l'on amende le bill?

M. Young:

D. Craignez-vous de ne pas pouvoir obtenir de permis?—R. Si j'en obtiens un cette année, pourrai-je en obtenir un l'an prochain?

D. Est-ce là votre crainte?—R. C'en est une.

D. Et quelle est l'autre?—R. Le monopole de la part d'une compagnie de vapeurs du Canada.

D. Je désirerais savoir quel article de ce bill doit vous nuire, et comment il peut vous nuire?—R. C'est que l'on nous mettra, si le bill est adopté, dans une situation telle qu'il ne nous restera que le transport du grain et du charbon. C'est à peu près tout ce qui nous restera. Et je désirerais vous demander tout de suite...

D. Vous n'avez pas à me poser de questions; c'est à moi de vous en poser; je ne suis pas témoin ici. Je désire savoir pour ma propre gouverne et pour celle du Comité comment votre commerce serait restreint si vous obteniez un permis. Nous supposons l'obtention d'un permis. Que vous resterait-il à faire? Il ne resterait rien qui pût vous empêcher, à mon avis, d'obtenir tout le trafic que vous pourriez désirer. Ne pourriez-vous transporter n'importe quoi aux termes de ce bill? Vous en savez plus long que moi dans ce domaine; je cherche simplement à me renseigner.—R. J'en connais fort peu moi-même. Nous ne pouvons rien transporter d'autre que ce que nous transportons d'habitude, et nous n'avons jamais nui d'aucune façon au transport de marchandises empaquetées et nous n'avons pas l'intention de le faire.

D. Je ne dis pas cela; je me contente de chercher à connaître votre point de vue sur la façon dont ce bill pourrait vous nuire. Je ne dis pas qu'il ne vous nuira pas, je désire seulement savoir de vous comment il vous nuira.—R. Je détiens

justement un contrat de transport de sucre brut en sacs de Montréal à Toronto. Si ce bill est adopté, je ne pourrai le faire.

D. Mais si vous détenez un permis?

L'hon. M. Howe:

D. A moins que vous n'obteniez un permis.—R. Monsieur Howe, combien de bateaux vont demander un permis?

D. Le bill pourvoit à ce que tout bateau ayant fait du transport dans les douze derniers mois puisse obtenir automatiquement un permis.—R. Dois-je demander un permis pour chaque bateau et acquitter ce permis? J'ignore, en effet, quel bateau fera le transport.

D. Ce serait en effet une protection sage. Les permis pourront coûter peut-être $1 chacun.—R. Oh! si le coût doit en être de $1 seulement.

M. Heaps:

D. Vous ne trouvez rien à redire contre le permis, c'est le coût de ce permis qui vous inquiète?—R. Avec un permis tombe-t-on automatiquement sous la classe des voituriers ordinaires?

M. Howden:

D. Certainement.—R. Dans ce cas, je ne veux pas de permis.

M. Young:

D. Si vous avez un permis, existe-t-il dans le bill rien qui vous empêche de transporter la marchandise que vous préterdez devoir perdre?—R. Oui. Je ne puis consentir à transporter un colis de 50 livres environ de Montréal à Toronto pour 25c. Je ne puis y consentir.

D. Mais si le bill vous protège contre cette éventualité, quelles autres objections avez-vous au bill?—R. J'en ai une autre, et très forte. Nous exploitons nos propres forêts de bois à pulpe le long de la côte de Gaspésie. Nos concessions sont à 99 milles des chemins de fer. Naturellement, il faut transporter les marchandises par vapeur. Nous les descendons à terre sur nos propres bateaux et n'exigeons rien des sous-entrepreneurs si ce n'est le temps réellement perdu. Nous n'enlevons aucun revenu aux chemins de fer, camions ou autres voituriers. S'il me faut livrer la marchandise à tous les Toms, Dick et Harrys qui exploitent un petit bateau de rivière, ou encore à la *Clark Steamship Company*, si vous le préférez, il me faut verser une prime et alors les sous-entrepreneurs, auront à payer leur marchandise plus cher.

L'hon. M. Howe:

D. Livrez-vous votre marchandise à vos propres gens?—R. Oui.

D. A.S.C.... Au service de la compagnie. Il ne s'agit pas ici de tarif, n'est-ce pas?—R. Monsieur Howe, aux termes de ce bill, il me faut me procurer un permis pour cela.

M. Heaps:

D. Conduisez-vous une automobile?—R. Je m'y essaie.

D. Et chaque année vous vous procurez une permis pour ce faire?—R. Oui, monsieur

D. Vous opposez-vous à l'obtention de ce permis?—R. C'est un embarras parfois.

D. Mais vous vous le procurez tout de même?—R. Oui.

D. Trouvez-vous une grande différence entre obtenir un permis d'automobile et un permis de bateau, du moment que vous suivez les règlements?—R. Je n'aime pas l'angle aigu du coin. Où s'arrêtera-t-on?

M. Young:

D. C'est justement ce que le Comité cherche à savoir de vous, ce que sont vos vrais raisons d'opposition et comment le bill va nuire à vos intérêts. Nous voulons le savoir petit à petit. Quels sont les objets de vos craintes dans le bill?—R. Si seulement vous nous laissiez tranquilles.

D. Mais en supposant l'existence d'un permis, qu'est-ce qui peut vous nuire? —R. Nous serions tous placés au nombre des voituriers ordinaires. Il nous faudrait accepter le transport d'un petit colis d'un endroit à un autre sans pouvoir refuser. En cas de refus, l'Etat nous donnerait tort. Laissez-nous tranquilles. Nous faisons le transport sans grand bénéfice, admettez-le, excepté pour un très petit nombre d'entre nous. S'ils n'encaissent aucun bénéfice, c'est leur faute. Laissez-nous en paix. Nous nous tirerons d'affaire. Nous ferons notre petit chemin et donnerons tout le service nécessaire à l'Ouest canadien et à tout le commerce des Lacs canadiens.

M. McIvor:

D. Votre amendement à l'article 2 est assez large, n'est-ce pas?—R. Oui, monsieur.

D. Vous donnez une liste et vous énumérez ensuite d'autres produits. Vous citez le papier à journal, les poteaux, les billes, le bois de construction, les bardeaux et les liquides de toutes sortes. Ne trouvez-vous pas que c'est un peu large?—R. Du moment que ce sont des cargaisons de marchandises en vrac, c'est tout ce que nous voulons, monsieur. Faites-en des cargaisons entières. Nous ne nous occupons pas du transport des marchandises emballées, nous n'y tenons pas. C'est clair.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser, messieurs? (Pas de questions)

Je vous remercie, monsieur Hutchinson.

(Le témoin se retire).

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, l'Association des Manufacturiers canadiens aimerait être entendue. M. Brown est-il ici?

M. G. B. BROWN: Oui, monsieur.

Le VICE-PRÉSIDENT: Si je comprends bien, vous désirez simplement exposer quelques points pour ajouter à ce que votre association a déjà présenté au Comité.

M. BROWN: Oui. C'est un mémoire additionnel concernant ce que les chemins de fer ont exposé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Avez-vous des copies de votre mémoire?

M. BROWN: J'en ai apporté quelques-unes que j'ai remises au secrétaire pour qu'il les distribue aux membres du Comité.

Le VICE-PRÉSIDENT: Veuillez vous avancer, s'il vous plaît.

M. G. B. BROWN, directeur de la division du transport de l'Association des Manufacturiers canadiens, est appelé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Veuillez commencer, s'il vous plaît, monsieur Brown.

M. HEAPS: Monsieur le président, je désire vous demander si nous n'allons pas ainsi créer un précédent en faveur de tous ceux qui nous ont déjà présenté des exposés, et qu'ils auront alors le droit de nous communiquer des mémoires supplémentaires.

Le VICE-PRÉSIDENT: Cela ne concerne que ceux qui ont déjà comparu.

M. HEAPS: Je parle de ceux qui ont déjà présenté des mémoires mais qui peuvent maintenant vouloir répondre aux exposés que d'autres ont présentés en comparaissant ici.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je comprends qu'ils veulent qu'ajouter à l'exposé que nous avons déjà. Ils ont demandé la permission de le faire et vous y avez consenti.

M. HEAPS: De ce que le témoin vient de dire, je comprends qu'il veut répondre à l'exposé des chemins de fer.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je sais. C'est pour cela que nous avons entendu les chemins de fer en premier; c'est afin de donner aux autres la chance de répondre. Les chemins de fer produiront ensuite des réfutations.

M. HEAPS: Aurons-nous ainsi des réfutations de tout le monde?

Le VICE-PRÉSIDENT: J'en laisse la décision au Comité.

M. HEAPS: Je n'y ai pas la moindre objection. Si on accorde ce droit à un témoin, on devrait l'accorder à tous les autres.

Le VICE-PRÉSIDENT: De fait on nous a déjà exposé deux de ces réfutations; celle-ci est la troisième.

M. HEAPS: Très bien.

L'hon. M. HOWE: Je pense bien que nous aimerions entendre tout le monde. Nous sommes censés, je crois, finir les interrogatoires demain et ensuite étudier le bill lui-même Est-ce bien là l'entente, monsieur le président?

Le VICE-PRÉSIDENT: Il était convenu que nous entendrions ce matin les témoignages que le sous-comité avait décidé d'entendre. C'est ce que nous avons fait et voici le premier témoin qui vient exposer une réfutation.

M. HEAPS: Puis-je vous demander combien d'autres témoins il y a?

Le VICE-PRÉSIDENT: Aucun n'a demandé de se faire entendre.

M. HEAPS: Merci.

Le VICE-PRÉSIDENT: Si nous en finissons avec les témoins ce matin, nous pourrons entendre la réfutation des chemins de fer cet après-midi.

M. Brown, voulez-vous commencer, s'il vous plaît.

Le TÉMOIN: Voici notre exposé supplémentaire: La disparité sera la même que le régime de la Loi des chemins de fer et, finalement, les objections du public expéditeur, que présente l'Association des Manufacturiers canadiens aux taxes convenues sont "l'expression de craintes et d'appréhensions vagues." Nous croyons qu'ainsi se résume le cas des chemins de fer.

On nous permettra peut-être de répéter, comme préambule, une déclaration que nous avons déjà faite dans notre premier mémoire. Notre association se rend pleinement compte de la situation difficile dans laquelle se débattent les chemins de fer, par suite de la concurrence non réglementée des autres modes de transport. Comme l'a si bien dit M. Rand, au cours de son exposé de la part des chemins de fer, (page 34 du compte rendu des témoignages du Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes):

> Les chemins de fer du pays ne font qu'un avec la vie de la nation; je puis même ajouter sans exagération qu'ils sont liés à l'existence même de la nation. Du chef de notre situation géographique, de notre climat et du caractère de notre vie économique, ils resteront indéfiniment l'artère vitale de notre énergie nationale. Si nous acceptons ces prémisses, il suit qu'ils doivent posséder une somme de moyens et d'attributions égale à ceux et celles de leurs concurrents si l'on veut qu'ils puissent fonctionner dans toute la mesure de leurs capacités. Que le désidératum s'impose de nos jours, impossible de le nier; or les mesures que préconise ce bill sont appelées à atteindre cet objectif.

Nous sommes prêts à admettre que la partie V est rédigée pour atteindre cet objectif; mais nous nions énergiquement qu'en fait elle permette d'y parvenir. L'Association prétend que la méthode proposée pour assurer cette égalité de moyens et d'heures, savoir; la taxe convenue, est contraire à l'intérêt public.

Un des points essentiels sur lesquels l'Association diffère d'opinion avec les deux représentants des chemins de fer, qui ont témoigné devant ce Comité, consiste dans la signification à donner à l'expression "disparité injuste" que mentionne la partie V. La Loi des chemins de fer et le bill 31 cherchent tous deux à protéger un expéditeur contre la disparité injuste qui peut exister en faveur d'un concurrent. La disparité ne sera pas injuste tant qu'un expéditeur pourra demander de bénéficier des mêmes tarifs que ceux accordés à tout autre concurrent qui expédie des marchandises semblables ou de même nature en des circonstances et conditions essentiellement semblables.

Mais les représentants des chemins de fer prétendent que, quant à l'interprétation à donner aux expressions "disparité injuste" et "circonstances et conditions essentiellement semblables", les mêmes circonstances, sous le régime de la partie V, seront considérées comme elles le sont maintenant en vertu de la Loi des chemins de fer. M. Rand, des Chemins de fer Nationaux du Canada, le dit en ces termes: "Nous pouvons prendre pour acquis, par conséquent, que si les mots "disparité injuste" veulent dire une chose dans la Loi des chemins de fer, ils veulent dire la même chose dans la présente loi." (Page 40 du compte rendu des témoignages.) Le ministre des Transports est allé presque aussi loin lorsqu'il a dit que la question de quantité serait sans importance, d'après la Partie V, pour décider si deux envois sont dans des circonstances et conditions semblables, pourvu seulement que les deux envois soient par charges de wagon (pages 2 et 3 des procès-verbaux et témoignages). Pourvu que les deux envois soient par charges de wagon, la question de quantité est sans doute peu importante, d'après la Loi des chemins de fer actuelle.

L'Association des Manufacturiers canadiens, avec tout le respect voulu, est d'avis que ces affirmations sont trompeuses. Dans son premier mémoire, l'Association a prétendu qu'en décidant ce qui constituait une disparité injuste, sous l'empire de la Partie V, on pourrait prendre en considération des circonstances et conditions qui ne pouvaient pas être considérées sous la Loi des chemins de fer, et que, en d'autres termes, certaines pratiques, qui constituaient sans doute une disparité injuste d'après la Loi des chemins de fer, n'en seraient plus une selon la Partie V. Nous répétons ici cette affirmation. Les parrains du bill 31 ont déclaré, en plus d'une occasion, qu'une des fins des taxes convenues était de permettre à un voiturier de conclure une entente pour transporter la totalité ou une partie spécifiée des marchandises d'un expéditeur à un taux spécial, convention qu'il ne pourrait pas conclure actuellement sous l'empire de la Loi des chemins de fer (v.g. page 38 des Procès-verbaux et Témoignages). Sûrement, de leur propre aveu, alors, "disparité injuste" et "circonstances et conditions à peu près semblables" peuvent vouloir dire une chose selon la Loi des chemins de fer et une autre chose d'après le bill 31, et la quantité peut devenir une considération pertinente, aux fins du bill 31, pour savoir si deux envois sont essentiellement dans des circonstances et conditions semblables.

L'article 35 de la Partie V du bill 31 permet à un voiturier de demander, pour le transport des marchandises d'un expéditeur ou pour le transport d'une partie de ces marchandises, les prix convenus entre le voiturier et cet expéditeur, et cela "nonobstant toute disposition de la Loi des chemins de fer, de la présente loi ou de tout autre statut". Comme les représentants des chemins de fer l'admettent eux-mêmes, cet article permet sans aucun doute à un voiturier de conclure avec un expéditeur un arrangement par lequel celui-ci conviendra de donner au voiturier toutes ses marchandises ou une partie de ses marchandises à transporter, en retour d'un tarif avantageux. On voit tout de suite que la principale condition ou circonstance sur laquelle on base le taux, c'est le consentement de l'expéditeur à donner au voiturier tout son trafic ou une proportion spécifiée. Aujourd'hui, d'après la Loi des chemins de fer, les chemins de fer ne peuvent invoquer aucune condition de ce genre quant à la totalité ou une partie du trafic,

[M. G. B. Brown.]

lorsqu'ils ont à répondre à une plainte de disparité injuste et qu'ils veulent justifier une différence de traitement. Par l'article 35, alors, on établit une nouvelle condition ou circonstance que les chemins de fer peuvent invoquer pour justifier leur refus d'accorder le taux spécial consenti à un expéditeur, à d'autres expéditeurs qui sont en concurrence avec lui. Comme nous l'avons signalé dans notre premier mémoire, la question des taux et des conditions de transport va devenir une affaire de marchandage particulier entre voituriers et expéditeurs et le principe d'égalité incorporé à la Loi des chemins de fer va être sapé. Presque inévitablement, l'adoption de la Partie V signifiera un retour éventuel à la situation chaotique si vivement décrite par M. Rand comme existant avant la réglementation des chemins de fer.

Lorsque M. Rand et M. Walker ont comparu devant le Comité, ils ont mis au grand jour la citation par l'Association des mots: "nonobstant toute disposition de la Loi des chemins de fer, de la présente loi ou de tout autre statut" (pages 41 et 57 des Procès-verbaux et témoignages). Une taxe convenue, disaient-ils avec raison, ne saurait être efficacement établie entre un expéditeur et un voiturier d'après la Loi des chemins de fer actuelle. Les mots "Nonobstant toute disposition de la Loi des chemins de fer, de la présente loi ou de tout autre statut" furent insérés, dit M. Walker, parce que "le rédacteur du bill, évidemment, a pensé que vu la défense expresse de la Loi des chemins de fer de consentir un tarif individuel ou convenu, il devrait rendre bien clair qu'une taxe convenue, parce qu'elle était une taxe convenue, abstraction faite de la disparité, ne serait pas en soi illégale."

En supposant la possibilité de cette interprétation pour les fins de l'argumentation, il est tout à fait trompant de prétendre qu'une injuste disparité voudra dire la même chose d'après le bill 31 que d'après la Loi des chemins de fer. Il n'en sera pas ainsi. Il est vrai, comme le signale M. Rand, que "sauf dispositions contraires et à moins que le contexte ne s'y oppose, les expressions renfermées dans la présente loi ont la même signification que dans la Loi des chemins de fer." Ce qui compte, c'est que le contexte prescrit formellement que les expressions "disparité injuste" et "circonstances et conditions essentiellement semblables" n'auront pas la même signification dans le bill 31 que dans la Loi des chemins de fer. Comme l'Association a essayé de le démontrer, la nature même de la taxe convenue introduit de nouvelles circonstances et conditions qui rendent la chose inévitable. Par conséquent, pour emprunter l'expression employée par M. Rand devant le Comité: "nous ne croyons pas qu'une appréciation plus exacte du libellé de la présente loi disposerait de toutes les objections" soulevées par

Nous signalerons de nouveau au Comité la déclaration qu'on trouvera à la page 8 du premier mémoire de l'Association:

> En réalité la partie V du bill 31 légalisera l'établissement de tarifs basés sur des circonstances et des conditions qui, aux termes de la Loi des chemins de fer, ne seraient pas admises par la Commission en déterminant si oui ou non la différence de traitement constitue une disparité injuste, et, là où des conventions sont approuvées par la Commission, cette approbation serait ajoutée comme justifiant une pratique que la Commission n'approuverait pas aujourd'hui.

La vérité de cette affirmation ne saurait être contredite, bien qu'on puisse en gloser. En fait, "disparité injuste" voudra dire la même chose d'après le bill 31 que d'après la Loi des chemins de fer, si réellement un expéditeur peut réclamer les mêmes taux qu'un concurrent en prouvant simplement les mêmes conditions qu'il doit actuellement établir d'après la Loi des chemins de fer. Mais alors la partie V ne sera d'aucun avantage pour les chemins de fer. Car ils pourraient atteindre le même but au moyen des tarifs soi-disant de concurrence déjà autorisés par la Loi des chemins de fer. En réalité, cette partie V opère un changement important dans la situation des expéditeurs.

Au cours de ses représentations au présent Comité, M. Rand dit (page 38 des Procès-verbaux et Témoignages):

> Ces accords (par lesquels un expéditeur convient d'expédier tous ses produits) sont de pratique courante chez les chemins de fer: c'est une coutume établie depuis longtemps; et le résultat effectif de la loi projetée sera de valider cet accord avec un expéditeur particulier à l'exclusion de tous les autres qui ne sont pas disposés à accepter ce tarif dans des conditions semblables. Tous les voituriers par eau ou par camion se servent couramment de cette pratique de la taxe convenue. C'est un rouage important dans leurs opérations de transport. Au nom de la justice, de l'égalité et des principes économiques, pourquoi refuserait-on le même droit aux chemins de fer?

Cependant la vraie chose dont M. Rand se plaint et à bon droit, à notre avis, c'est la situation chaotique des taux existants quant au transport par eau et par camion. Comment peut-on sérieusement prétendre qu'un système qui a tant contribué à établir cette situation désordonnée, c'est-à-dire la taxe convenue, devrait être adopté par les chemins de fer?

M. Bertrand:

D. Sous le contrôle de la nouvelle Commission? D'aucuns prétendent qu'il en coûtera plus cher, et d'autres, que ce sera meilleur marché. Qu'en dites-vous? —R. Ce que nous signalons, c'est que cette disposition introduit ces nouvelles circonstances et conditions auxquelles les expéditeurs auront à faire face, mais qu'ils n'ont pas à envisager aujourd'hui.

Il n'est pas nécessaire d'appuyer devant ce Comité sur le fait que les assurances données par les parrains du bill au moment de sa considération par le Parlement ou par un comité de la Chambre ne lient pas les hauts fonctionnaires du gouvernement ni les tribunaux qui sont appelés à administrer ou interpréter la loi quand elle a été finalement adoptée. Les organismes qui ont l'habitude de formuler des représentations au sujet de certaines lois proposées ont dû à l'occasion être induits à retirer leur opposition par les assurances des parrains de ces lois pour constater que les abus possibles appréhendés ne sont que trop manifestes dans la pratique. Cette Association manquerait à son devoir vis-à-vis de ses membres dans une question de cette importance si elle ne signalait point les possibilités d'abus auxquels le bill 31 ouvre la porte. L'Association s'inquiète du bill tel qu'il est présentement rédigé et non pas des règlements qui peuvent être ou ne pas être établis sous son régime.

Les représentants des chemins de fer prétendent que la Partie V est d'une importance vitale pour "déterminer les bornes du champ légitime de chaque service réglementé ou non" (page 40 des Procès-verbaux et Témoignages). Comme on l'a dit ci-dessus, la Partie V est rédigée de manière à permettre aux chemins de fer de conclure des accords en vue d'obtenir tout le transport ou une partie du transport d'un expéditeur individuel. Si la partie V doit profiter aux chemins de fer, ce trafic doit être enlevé à un autre; il viendra sans aucun doute des concurrents non réglementés des chemins de fer. Loin de déterminer les bornes du champ légitime des services réglementés ou non, l'adoption de la Partie V rendra plus confuse encore la question de ces bornes. Les taxes convenues vont avoir l'effet d'activer la concurrence, surtout entre les voituriers réglementés et les voituriers non réglementés. Le type de concurrence qui a existé au cours des douze dernières années entre les voituriers non réglementés eux-mêmes, surtout entre les exploitants de camions, indique qu'ils ne demeureront pas oisifs pendant que les voituriers réglementés cherchent à leur enlever leur commerce. Ils seront obligés de recourir davantage aux rabais avec toutes les conséquences d'un service défectueux qui accompagne toujours une diminution des recettes. Il en résultera un cercle vicieux.

[M. G. B. Brown.]

D. Vous n'êtes certainement pas un de ceux qui viennent ici pour demander un tarif plus élevé quand le tarif que vous obtenez est plus bas?—R. Non, dans notre mémoire nous n'avons rien dit de tel. Nous n'avons jamais pris une telle attitude.

Les rabais offerts par les exploitants de camions donneront aux expéditeurs qui n'ont pas conclu d'accords ou qui n'ont pas été capables d'en conclure une occasion de réduire leur frais de transport afin de concurrencer et exceller les frais de ceux qui sont liés par des accords avec des voituriers réglementés. Avant longtemps les expéditeurs liés par des taxes convenues demanderont un nouveau contrat. Ils annuleront leurs anciens accords ou en obtiendront de nouveaux, avec une réduction correspondante des taux et une perte de recettes pour les voituriers réglementés.

Ce ne sont pas "de vagues appréhensions, de vagues craintes". Pendant douze ans cette sorte de confusion a prévalu dans le domaine du transport par route. Cette confusion ne sera que plus marquée et s'étendra aux autres modes de transport par l'adoption de la Partie V autorisant l'imposition de taxes convenues.

L'hon. M. Howe:

D. Au sujet de votre dernière remarque: n'est-ce pas étrange que les voituriers craignent un relèvement des tarifs tandis que les expéditeurs craignent que les tarifs soient réduits,—cela me semble tout à fait illogique?—R. Les voituriers craignent,—il y aura relèvement des taux pour les voituriers par eau; c'est ce que je pense.

M. Young:

D. Prétendez-vous que le bill accorde un peu plus de protection aux chemins de fer?—R. Ce n'est pas ainsi que nous l'envisageons. Nous croyons que ce bill va ouvrir la porte à la concurrence et la stimuler car vous n'exercez aucun contrôle sur les exploitants de camions tant qu'ils ne seront pas réglementés. C'est ce que nous voulons. Nous voulons la réglementation pour tout ce monde-là.

D. Vous ne croyez pas que cela va vous donner un peu plus de protection?—R. Nous ne le croyons pas. Nous croyons que le bill va stimuler la concurrence. Où êtes-vous rendu?

M. Bertrand:

D. Prenez donc la page 2 de votre mémoire, vers le milieu de la page. Vous dites:

> L'Association prétend que la méthode proposée pour assurer cette égalité de moyens et d'heures, savoir, la taxe convenue, est contraire à l'intérêt public.

Voulez-vous dire que les tarifs seront plus élevés ou plus bas?—R. Plus élevés, je crois. Le principe de la taxe convenue, comme j'ai voulu vous le démontrer avant, aura un certain effet; il sera profitable,—ayant présents à l'esprit tous les différents intérêts,—aux chemins de fer, aux exploitants de camions, aux lignes de navigation, aux services aériens,—après tout, c'est le public.

D. Oui; mais nous avons devant nous des gens qui sont contre nous parce que ce bill voulait dire des tarifs plus élevés, et, en même temps, nous avons des gens qui y sont opposés parce qu'il veut dire des tarifs moins élevés. Je veux savoir dans quelle catégorie de ces gens vous êtes?—R. Nous disons qu'éventuellement,—comme nous avons cherché à la démontrer,—la concurrence va devenir plus active. Présentement, il faudra du temps avant d'en ressentir les effets...

D. Dans le moment je ne désire pas aller aussi loin. Je veux savoir maintenant si les tarifs seront plus élevés ou plus bas?—R. C'est une chose que nous ne pouvons pas dire avant de voir les résultats; mais nous croyons bien que les tarifs seront plus bas.

M. Johnston:

D. Croyez-vous que le bill aura un effet sur le camionnage?—R. De quelle façon?

D. Relativement aux tarifs?—R. Je ne le crois pas.

M. Young:

D. C'est votre opinion que les tarifs seront plus bas?—R. Je crois que ce sera le résultat final.

D. Vous y opposez-vous?—R. En tant que nous sommes concernés, nous sommes plutôt en faveur de la stabilité des tarifs.

M. BERTRAND: C'est un principe à approuver.

Le VICE-PRÉSIDENT: Je vous remercie.

(Le témoin se retire.)

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, j'ai reçu d'autres communications. M. Lewis Duncan qui a comparu comme témoin ici le 12 mai a produit:

(*a*) L'état demandé par les membres du Comité,—voir page 168 des témoignages,—faisant voir les recettes et les dépenses de la grande route de la province d'Ontario pendant les cinq années finissant le 31 mars 1937.

(*b*) Corrections à apporter à son témoignage du 12 mai. Vous est-il agréable que ceci soit consigné au compte rendu?

(Adopté.)

(*Appendices n°s 1 et 2*)

J'ai aussi une autre communication. La Chambre de commerce d'Hamilton a envoyé une lettre relativement aux droits de port. Cela cependant n'a aucun rapport avec le bill devant le Comité. Je crois que nous ferons mieux de le laisser entre les mains du secrétaire.

Puis, M. M. J. Patton, de la *Canadian Automotive Transportation Association* nous a fait parvenir une lettre contenant des corrections qu'il désire apporter à son témoignage du 12 mai. Allons-nous l'inclure aussi au dossier?

Agréé.

(*Appendice n° 3*)

M. S. B. Brown, de l'Association des manufacturiers canadiens, a attiré notre attention sur une erreur dans le compte rendu imprimé des témoignages du 28 avril.

(*Appendice n° 4*)

Messieurs, M. G. P. Campbell, qui a comparu l'autre jour au nom de certaines compagnies de navigation, nous a proposé certaines modifications. Vous vous rappelez sans doute que nous avons demandé à M. Campbell de nous soumettre ses modifications par écrit.

M. HOWDEN: Je propose que ce document soit accepté comme lu et fasse partie du compte rendu de notre séance de ce matin.

Le VICE-PRÉSIDENT: Le Comité est-il de cet avis?

Agréé.

Alors il fera partie du compte rendu de la séance d'aujourd'hui.

MÉMOIRE

Au Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes

Déposé au nom de:

Paterson Steamships Limited,
Colonial Steamships Limited,
Sarnia Steamships Limited,
Upper Lakes & St. Lawrence Transportation Company Limited,
Blue Line Motorships Limited,
Northland Steamship Company Limited,
Norris Steamships Limited,
Mohawk Navigation Company Limited,
North American Transports Limited,
International Waterways Limited,
Inland Lines Limited,
Union Transit Limited,
Foote Transit Limited,
Hall Corporation of Canada Limited.

A la suggestion du président du Comité, les compagnies ci-haut mentionnées soumettent les modifications suivantes à la Loi des transports qu'on se propose d'adopter comme Bill 31:

1. Modifier le paragraphe (1) de l'article 2 en ajoutant après l'alinéa (*d*) la nouvelle clause suivante:

(*dd*) "cargo à marchandises en vrac" signifie tout navire faisant le transport de marchandises en vrac.

Le but de cette modification est de faire la distinction, dans toute la loi, entre le cargo à marchandises en vrac et le cargo à colis, afin que le premier soit exempté des dispositions de la loi, excepté quand il se livre au transport de marchandises autres que les marchandises en vrac.

2. Modifier l'article 2 en retranchant l'alinéa (*e*) du paragraphe (1) et en y substituant ce qui suit:

(*e*) "marchandises en vrac" signifie toute marchandise chargée ou frétée sur des navires sans être empaquetée ou enfermée dans des sacs, balles, boîtes, bariques, caisses ou tout autre contenant, ainsi que les marchandises suivantes ainsi chargées ou frétées, qu'elles soient ainsi empaquetées ou enfermées ou non: le grain et ses produits; le sucre, la farine, les provendes et engrais; les minerais et minéraux; le sable, la pierre, le gravier et le kaolin; la houille et le coke; le sel, le soufre, la soude brute et le chlorure de chaux, et autres produits chimiques; le bois à pâte, la pâte de bois; le papier à journal, les poteaux, les billes, le bois de construction et les bardeaux; les liquides de toutes sortes; le foin et la ficelle d'engerbage; les produits du fer et de l'acier, le fer et l'acier de rebut, la fonte; les coquilles d'huîtres.

Les cargos à marchandises en vrac devraient pouvoir transporter toutes sortes de marchandises en vrac quelle qu'en soit la nature lorsqu'elles sont réellement expédiées en vrac et non en colis, etc., et ils devraient aussi avoir le privilège de transporter les marchandises ci-haut décrites qu'elles soient empaquetées ou non, puisqu'ils ont jusqu'à présent transporté ces marchandises quand les cargaisons de marchandises en vrac faisaient défaut, ou à titre de cargaisons de retour. Les cargos à marchandises en vrac, bien que transportant quelquefois des colis, ne concurrencent pas les cargos à colis et ne se chargent pas du service ordinaire de transport de colis, puisqu'ils ne font pas de service régulier, et nous prétendons qu'ils ne concurrencent pas les chemins de fer dans le transport des marchandises ci-haut énumérées. En effet, ils coopèrent plutôt avec les chemins de fer dans le

transport du grain, de la farine et d'autres denrées en rendant possible l'établissement d'un tarif combiné de transport par eau et par rail.

A moins qu'on ne donne aux mots "marchandises en vrac" tels qu'employés dans la loi un sens plus vaste, les cargos à marchandises en vrac éprouveront des pertes sérieuses et les cargos à colis qui ne s'intéressent pas au mouvement des marchandises en vrac, posséderont un monopole complet en ce qui concerne ces marchandises.

3. Modifier l'article 5, en retranchant le paragraphe (2) et en insérant à sa place le paragraphe suivant:

(2) S'il est fourni une preuve pour démontrer

(*a*) qu'au cours des douze mois qui précèdent l'entrée en vigueur de la partie pertinente de la présente loi sur, dans ou concernant les eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou l'itinéraire entre des points ou endroits du Canada ou entre des points ou endroits au Canada et des points ou endroits en dehors du Canada, ou la partie du Canada à laquelle se rapporte la demande de permis, le requérant s'est livré de bonne foi à l'industrie du transport, et

(*b*) qu'au cours de cette période, le requérant a fait usage de navires ou d'aéronefs, selon le cas, pour les fins de ladite industrie.

la Commission, une fois convaincue de ce fait, doit l'accepter comme preuve que la commodité et la nécessité du public l'exigent et elle doit émettre son permis en conséquence. Toutefois, un navire qui est temporairement hors de service pendant la période de douze mois susdite est néanmoins censé avoir été en usage pendant ladite période.

De plus, et nonobstant toute disposition contraire contenue dans cette loi, si, lors de la demande d'un permis par un voiturier de marchandises en vrac, il est prouvé que les navires pour lesquels le permis est demandé se livraient de bonne foi, avant la mise en vigueur de cette loi, à l'industrie du transport (qui, pour les fins de ce paragraphe, comprend le transport des marchandises en vrac) dans ou concernant les eaux maritimes ou intérieures du Canada, ou entre des points ou endroits du Canada, ou entre des points ou endroits au Canada et des points ou endroits en dehors du Canada, le requérant aura droit au permis demandé et la Commission devra en conséquence émettre ou faire émettre son permis.

Notre but en suggérant cette modification est d'établir de façon absolument claire que les navires actuellement en service sur les Grands Lacs, qu'ils se livrent au transport de la marchandise en vrac ou d'autres marchandises, ont droit à un permis.

Nous sommes d'avis que la loi telle qu'actuellement rédigée restreint les pouvoirs de la Commission des transports sur l'émission des permis, l'empêchant d'en émettre à moins que le requérant ne puisse prouver qu'au cours des douze mois qui précèdent l'entrée en vigueur de la loi ses navires se livraient à un commerce particulier et que d'après le paragraphe (*c*) de l'article (2) le requérant ne pourrait obtenir qu'un permis l'autorisant à continuer à se livrer dans la mesure où il l'avait fait jusque-là au commerce particulier auquel ces navires étaient affectés.

En d'autres termes, à moins que le requérant ne puisse prouver qu'il s'était antérieurement livré au transport de denrées entre des points spécifiés, la Commission n'aurait pas le pouvoir de lui accorder un certificat de nécessité et de commodité publiques. Les cargos à colis peuvent peut-être se soumettre à ces règles et règlements, mais les cargos à marchandises en vrac sont des vapeurs à itinéraire irrégulier et ne peuvent prévoir d'une année à l'autre quelles marchandises ils pourront transporter, et comme ils sont présentement libres de se livrer à tous les genres de transport qu'ils peuvent concurrencer, on ne devrait pas les empêcher de se procurer un permis les autorisant à continuer leur commerce.

4. Modifier l'article 12 en retranchant le paragraphe 4 et en le remplaçant par celui-ci:

> 4. Les dispositions de la présente Partie ne s'appliquent pas aux cargos à marchandises en vrac ou au transport des marchandises en vrac.

La raison pour laquelle nous proposons cette modification est de nous soustraire aux dispositions de l'article 10 qui stipule que le permis peut mentionner les ports entre lesquels les navires peuvent transporter les marchandises et l'horaire des services qu'ils maintiendront.

Il est impossible aux vapeurs à service irrégulier de faire le service entre des ports déterminés puisqu'ils doivent être libres d'effectuer un service irrégulier entre les ports qui peuvent leur fournir des cargaisons.

5. Modifier l'article 25 en ajoutant le paragraphe (3) suivant:

> (3) Rien de ce qui est contenu dans cette loi ne pourra exiger qu'un permissionnaire exploitant des cargos à marchandises en vrac transporte ou accepte de transporter par eau toute cargaison ou partie de cargaison si ledit permissionnaire juge qu'il n'est pas expédient de la transporter ou d'accepter de la transporter soit à cause de la quantité, de la destination, de l'itinéraire ou de la nature de cette cargaison ou partie de cette cargaison ou pour toute autre raison, et rien dans cette loi ne doit être interprété comme constituant ledit permissionnaire voiturier public.

Le but de cette modification est d'empêcher qu'on ne considère les cargos à marchandises en vrac comme des voituriers publics.

Les dispositions de la Partie IV de cette loi qui concernent le dépôt des divers tarifs et l'obtention de permis pour le transport de toutes sortes de marchandises auraient pour effet de constituer le permissionnaire voiturier public et il est à remarquer que les cargos de marchandises en vrac qui effectuent un service irrégulier doivent continuer à pouvoir se déplacer suivant leurs contrats particuliers, puisqu'ils ne pourraient pas fréter de petites quantité de marchandises à destination de ports où ils ne mouillent habituellement pas et ils devraient demeurer libres de refuser des cargaisons s'ils le préfèrent et ne devraient pas être classés parmi les voituriers publics.

6. Modifier la Partie V en ajoutant l'article (4) qui suit:—

> (4) Les dispositions de la présente Partie ne s'appliquent pas au transport des marchandises en vrac.

Cette modification semble nécessaire, car le mot "voiturier" qui apparaît à l'article 35, est interprété dans la loi telle que rédigée comme "une personne qui se livre au transport de marchandises ou voyageurs moyennant un prix de louage ou une rétribution." Il est reconnu que cette Partie ne doit pas s'appliquer au transport des marchandises en vrac. Nous soumettons que les modifications qui précèdent sont nécessaires pour permettre au cargos à marchandises en vrac de se livrer à leur commerce de façon efficace et économique.

Respectueusement soumis par

G. P. CAMPBELL,
Avocat des compagnies énumérées ci-haut.

Le 16 mai 1938.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, ceci complète notre programme de ce matin. Nous nous réunirons cet après-midi à quatre heures afin d'entendre la réplique des chemins de fer. Nous avons entendu tous les témoignages qui doivent être étudiés par le Comité.

La séance est suspendue à 12 h. 25, pour être reprise à quatre heures de l'après-midi

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

Le Comité se réunit de nouveau à quatre heures de l'après-midi.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte.

George A. WALKER, C. R., est rappelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs; quand les chemins de fer se firent représenter....

L'hon. M STEVENS: Monsieur le président, je crois que nous devrions inviter le comité du Sénat à assister à cette séance, afin qu'il se rende compte de la somme de coopération qui existe entre les chemins de fer.

Le VICE-PRÉSIDENT: Cela pourrait avoir pour effet néfaste de l'empêcher de siéger à l'avenir.

L'hon. M. STEVENS: Ceci pourrait lui servir de modèle.

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui.

Le TÉMOIN: Quand les chemins de fer se firent représenter devant vous la semaine dernière, messieurs, nous avons examiné les prétentions de l'Association des Manufacturiers au sujet des taxes convenues, prétentions qui représentaient assez bien, nous le croyions, toutes les objections qu'on pouvait opposer aux taxes convenues. Depuis, nous avons entendu les objections de divers intéressés et comme, en autant qu'elles se rapportent aux taxes convenues, ces objections s'enchevêtrent plus ou moins avec celles qu'on oppose à d'autres dispositions du bill, je me propose, si vous me le permettez, d'étudier très brièvement chacun de ces mémoires. On a dit tant de choses que, naturellement, je ne puis qu'esquisser les objections de façon générale, et j'espère que si quelque membre du Comité croit que j'oublie quelque point essentiel il n'hésitera pas à me poser des questions.

Premièrement, au sujet du mémoire des compagnies représentées par M. Campbell: il oppose deux groupes de voituriers par eau dans un contraste très frappant,—la *Canada Steamship Lines*, qui maintient d'un port à l'autre, un service régulier et sûr pour le transport des colis et qui exploite aussi plusieurs vapeurs cabotiers pour le transport de la marchandises en vrac, approuve la réglementation; les lignes de cabotage qui contrôlent ou prétendent contrôler 60 p. 100 du tonnage, y sont opposées. Et leur raison de ce faire est tout à fait évidente. Les caboteurs disent franchement qu'on devrait leur permettre d'accepter des cargaisons de retour à destination de la tête des Grands Lacs ou d'un port à l'autre à n'importe quel tarif. Ils tentent de se justifier d'en agir ainsi en disant que les bénéfices de ce genre de transport aideraient à réduire les tarifs sur le grain. Cette assertion est catégoriquement niée par le vice-président de la *Canada Steamship Lines*, qui dit à la page 99 du compte rendu, que les tarifs sur le grain sont contrôlés par la situation concurrentielle internationale et qu'il n'existe aucun rapport entre les tarifs de transport du grain et ceux des autres denrées. A la vérité, messieurs, le vapeur cabotier qui par exemple, a déchargé une cargaison à Montréal et qui cherche une cargaison de retour à destination, disons, Fort-William, peut actuellement accepter une cargaison de colis au tarif qui lui convient. Il peut établir des tarifs différents pour deux expéditeurs sur de la marchandise transportée entre les mêmes points, même si elle est expédiée sur le même navire. Il peut établir ces tarifs sans égard au coût de revient de ce service au navire ni à la valeur de ce service pour l'expéditeur; et nous sommes d'avis qu'ils le fera effectivement, puisque sa seule alternative serait d'effectuer le voyage de retour sans cargaison. Or, messieurs, c'est exactement le mal qui existait avant la réglementation des chemins de fer et c'est à cette situation même que le projet de loi actuel doit remédier. Puis, à la page 77 du compte rendu....

M. McCann:

D. S'agit-il d'une supposition ou avez-vous un exemple concret?—R. Vous voulez dire au sujet de leur acceptation de cargaisons aux tarifs qu'ils peuvent obtenir?

D. Non, je parle de leur acceptation de cargaisons à n'importe quel prix ou à des prix différents sur le même bateau?—R. Je ne suis pas sûr en ce qui regarde les deux expéditions sur le même navire, mais c'est bien ce que j'ai compris que M. Foote disait se matin: que c'était là le privilège qu'il craignait de perdre avec ce projet de loi, celui d'accepter certaines cargaisons.

D. S'agit-il d'une pratique courante plutôt que d'un privilège?—R. Je ne puis le dire. Mes renseignements ne me permettent pas d'affirmer qu'on agit ou non de cette façon. Mais je crois qu'à la lumière des témoignages rendus par les compagnies de navigation, il s'agit évidemment d'une pratique courante.

M. Isnor:

D. Vous dites qu'ils ne peuvent pas fixer les tarifs sur le grain. Ces navires ont atteint les Lacs avec des cargaisons entières?—R. On leur avait offert certaines cargaisons de retour.

D. Les bénéfices à la fin de l'année influenceraient naturellement les tarifs applicables à ces cargaisons.—R. Je suis complètement de votre avis qu'ils se répercuteraient dans les bénéfices des compagnies de navigation, mais je prétends qu'il n'en résulterait aucune réduction du tarif de transport du grain; et que ces tarifs sont déterminés par la demande qui existe à Liverpool et le nombre de navires disponibles à Fort-William, de temps à autre. Ils ne se répercutent certainement pas dans les tarifs de transport du grain. Une cargaison de retour prise dans l'Est, quoique plus profitable au propriétaire du navire, n'a pas, je crois, pour résultat une diminution des tarifs sur le grain.

L'hon. M. Stevens:

D. Avant d'abandonner ce sujet, je me demande si vous êtes de notre avis en ceci: d'abord, que la question des tarifs sur le grain est d'importance vitale pour le cultivateur. Je ne crois pas qu'il puisse exister de doute là-dessus?—R. Nous sommes tous d'accord.

D. Ai-je raison de dire que le prix du grain, disons, à Winnipeg ou Fort-William, point où le prix est établi pour la Bourse de Winnipeg,—êtes-vous d'avis que ce prix est réellement déterminé par l'offre à Liverpool, déduction faite des tarifs de transport océanique, de ceux du transport sur les Lacs et le chemin de fer ou sur les Lacs seulement?—R. Pour le cultivateur, je crois que la seule réduction est celle du transport à Fort-William. Je ne comprends pas que son prix puisse être influencé par le transport océanique.

D. Je crois qu'il est important de le déterminer. J'aimerais qu'on me contredise si j'ai tort.—R. J'ai toujours cru, (et quelques-uns de nos fonctionnaires préposés au trafic m'ont confirmé dans cette opinion, ces deux derniers jours), que le cultitvateur de l'Ouest vend son grain au prix de Winnipeg, déduction faite des frais de transport à Fort-William. M. Jefferson, notre directeur du trafic des marchandises, confirme cette opinion.

D. Nous ne parlons pas exactement de la même chose; vous parlez du tarif ferroviaire qui est fixe?—R. Je considérais la chose du point de vue du prix payé au cultivateur.

D. Peu importe, ne parlons plus du tarif ferroviaire, c'est autre chose; le reste des frais de transport, celui qui s'effectue par les Lacs et le rail ou par les Lacs seulement est sujet à fluctuations ou changements?—R. Sur le grain?

D. Sur le grain?—R. Oui, certainement, en ce qui concerne le tranport sur les Lacs.

D. Par conséquent, une augmentation du tarif de transport sur les Lacs de 1c. ou ½c., ou toute augmentation quelconque, se répercutera au même degré sur

le prix à la Bourse de Winnipeg?—R. Non, monsieur, tous ceux qui sont au courant m'assurent que non.

M. Young:

D. Comment cela se peut-il?—R. Parce que les tarifs sur le grain sont établis à Winnipeg. La meilleure illustration que je connaisse à ce sujet est la suivante: quand la décision de la Commission fut connue au sujet des tarifs d'exportation par Vancouver, notre tarif par rail jusqu'à Vancouver fut réduit. Le jour même où nous le réduisîmes, le tarif de transport océanique augmenta en proportion.

L'hon. M. Stevens:

D. Exactement, c'est ce que je veux dire. C'est précisément ce qui se produit; autrement dit, ce qui affecte le tarif de transport affecte le prix du grain. Considérons Vancouver, si vous voulez. C'est le coût de transport de Vancouver à Liverpool qui fixe le prix qu'on peut offrir à la Bourse de Winnipeg. Je suis d'accord avec vous: si on réduit les tarifs ferroviaires, les tarifs océaniques ont tendance à monter. Je sais que c'est un des arguments des chemins de fer et peut-être est-il fondé; mais ce que je veux vous faire comprendre, c'est qu'il existe un tarif jusqu'à Fort-William qui est fixe par rapport au prix à Liverpool. Or, évidemment, le coût du transport de ce grain, le tarif de transport de ce grain de la tête des Grands Lacs à Montréal et de là à Liverpool doit se répercuter dans le prix que le cultivateur touchera,—½c., 1c., 2c.,—suivant le cas.—R. Je dois avouer que j'ai toujours été porté à croire le contraire, monsieur; cependant, je ne prétends pas être un expert dans la vente du grain.

D. Permettez-moi de vous poser une autre question...

M. MAYBANK: Voulez-vous dire que le prix à la tête des Lacs est le prix à Liverpool, déduction faite des frais de transport?

L'hon. M. STEVENS: Oui.

M. MAYBANK: Cela ne suffirait pas à justifier toute la différence.

L'hon. M. STEVENS: Je concède que le jugement peut le modifier légèrement. C'est la coutume...

M. MAYBANK: Depuis longtemps.

L'hon. M. STEVENS: Oui, c'est la coutume.—R. Monsieur Stevens, disons que le prix à Liverpool est aujourd'hui de 75c.; deux marchands de grain vendent à la Bourse de Winnipeg, l'un pourra expédier directement, ayant un contrat pour le transport sur les Lacs et les cargos océaniques voulus. Etablissons son coût de transport total à 17c. Le même jour, l'autre vend aussi du grain à Liverpool et en obtient le même prix, mais il doit conclure un marché pour le transport sur les Lacs et l'océan; il est possible qu'il paie plus que le premier qui possédait un contrat à meilleures conditions. Mais je suis d'avis que cela n'affectera nullement le prix payé au cultivateur. C'est une question de profits et pertes pour le marchand de grain.

M. Young:

D. Considérons la question pour toute une saison. Disons qu'il en coûte 10c. de plus pour transporter le grain de Montréal à Liverpool. Voulez-vous dire que votre conclusion s'appliquera?—R. C'est beaucoup trop profond pour moi, monsieur.

D. Il me semble qu'il n'en peut vraiment pas être autrement.

L'hon. M. Stevens:

D. Je n'en ai pas encore fini avec cette question. Je vois que vous n'admettez pas ce facteur comme élément de la fixation du prix du grain, mais admettriez-vous ceci: que si le coût de transport du grain sur les Lacs augmente, la somme touchée par le cultivateur diminue en proportion?—R. Je dirais non.

D. Vous diriez non?—R. Certainement pas en ce qui concerne cette consignation particulière de grain, car cette transaction est une affaire réglée. Mais vous dites pour l'exploitation d'une saison?

D. Je parle de la moyenne de l'année. Vous admettez que pour Liverpool, le prix est le prix du grain fixé à Winnipeg?—R. Oui, monsieur.

D. Sans insister sur mon autre argument, il doit être influencé par le prix du transport de ce grain entre Fort-William et Liverpool?—R. J'en doute.

D. Et si ce coût augmente, le cultivateur en souffrira?

M. Heaps:

D. Quelqu'un doit en souffrir, monsieur Walker?—R. Oui.

L'hon. M. Stevens:

D. Vous admettrez sûrement cela?—R. Je ne sais pas, franchement, si cela fonctionne de cette manière ou non.

M. Heaps:

D. Vous ne savez pas qui en souffrirait?—R. Non, je ne sais pas.

L'hon. M. Stevens:

D. Il me semble que c'est élémentaire mais extrêmement important dans tout ce commerce.—R. Je ne saisis pas son importance, monsieur Stevens, puisque les taux sur le grain ne doivent pas être réglementés par ce bill.

M. MAYBANK: Puis-je suggérer qu'il est possible que plusieurs intermédiaires, entre les fermiers et les marchands de Liverpool, supportent une partie de la perte ou s'emparent d'une partie du grain?

L'hon. M. STEVENS: C'est assez vrai. Je l'admettrai franchement.

D. Alors, vous admettez ceci, monsieur Walker: que le commerce du grain est à un haut degré un commerce de concurrence, je veux dire le transport du grain?—R. Sans aucun doute, oui.

D. Cela répond à ce qu'on a dit il y a un moment. Maintenant, allons plus loin. Vous avez dit tout à l'heure que le coût du transport du grain de Fort-William à Montréal était déterminé par la concurrence américaine?—R. Non, monsieur, je ne l'ai pas dit.

D. Je vous ai mal compris.—R. J'ai dit qu'il était déterminé par le nombre de cales disponibles à Fort-William à un moment donné, et par la demande de grain à Liverpool.

D. N'avez-vous pas cité M. Enderby disant que les taux de transport du grain depuis la tête des Grands Lacs étaient déterminés par la concurrence américaine?—R. Oui, j'ai cité cette opinion de M. Enderby.

D. Vous l'employez maintenant comme votre argument?—R. Oui, mais je ne parlais pas du transport international à la descente des Lacs. Je parlais du marché de la concurrence internationale.

D. Alors, nous parlons de deux choses différentes. M. Enderby parlait du taux de transport du grain de la tête des Lacs à Montréal, déterminé, comme vous l'avez dit vous-même tout à l'heure, par la concurrence américaine. Je voudrais vous entendre répéter ce que vous avez dit il y a un moment. Je puis me tromper.—R. J'ai cité ses paroles exactes, que les taux sur le grain sont régis par la situation de la concurrence internationale.

J'ai compris par là qu'il ne voulait rien dire de plus que ceci; que, puisque tous les bateaux sur les Lacs sont engagés dans le transit, certains d'entre eux navigant entre des ports américains et d'autres allant de ports canadiens à des ports américains, et ainsi de suite, si le nombre de cales disponibles un jour donné est supérieur au tonnage offert, le taux est susceptible de baisser un peu. S'il y a pénurie de cales et demande abondante, le taux monte.

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'interpréterais d'une manière différente, mais même en acceptant cette base, vous admettrez 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 erronnée. 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 Lacs 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 précisement à cause de la définition: des marchandises en vrac sont des marchandises chargées sans être enfermées dans des sacs, balles, boites, 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.

[M. G. A. Walker, K.C.]

M. Isnor:

D. Il y a une différence entre les billes et le bois de pulpe et le bois équarri?
R. Parfaitement.
D. Le bois équarri n'entre pas dans la caégorie des marchandises en vrac.

L'hon. M. Stevens:

D. Le bois équarri est du fret en colis, d'après vous?—R. Oui. Le bois d'œuvre n'est pas mentionné ici du tout.
D. Le bois d'œuvre devient automatiquement du fret en colis, d'après ce bill?—R. Oui.
D. Bien, il n'est pas classé ainsi d'après les tarifs des chemins de fer.
M. JEFFERSON: Le bois d'œuvre n'est pas une marchandise en colis, non.

M. Howden:

D. Remplit-il les conditions du fret en vrac?
M. JEFFERSON: Non.

L'hon. M. Stevens:

Je veux en venir à ceci qu'en vertu de ce bill, le bois d'œuvre deviendra dans tous les cas du fret en colis.—R. Ce ne sera certainement pas une marchandise en vrac.
D. Et ce n'est pas du fret en colis s'il est transporté aujourd'hui par les chemins de fer, c'est une denrée qui obtient le taux des marchandises? C'est exact, n'est-ce pas?—R. C'est exact.
D. Je regardais justement quelques-uns des autres articles mentionnés. Prenez, par exemple, le soufre; l'appelleriez-vous du fret en colis?—R. Cela dépend de la manière dont il est transporté. S'il est transporté en vrac, non; s'il est transporté en sacs ou en barils, oui.
D. D'après ce bill, il devient du fret en colis. M. Walker a déclaré que ce bill tire la ligne de démarcation entre le fret en vrac et en colis, la même que pour les chemins de fer.—R. Oui.
D. Il admet qu'il se trompe en ce qui concerne le bois d'œuvre; et en ce qui concerne le soufre?—R. Je dis que si le soufre est transporté en vrac, ce sera une marchandise en vrac.
D. C'est habituellement transporté en vrac, n'est-ce pas?—R. Je ne sais pas.
M. JEFFERSON: Oui, en vrac.

L'hon. M. Stevens:

D. Il devient du fret en colis, en vertu de ce bill?—R. Non, monsieur, parce que c'est clairement un minéral. Par exemple...
D. Monsieur Walker, une minute. Je veux vous suivre sur votre propre terrain. Vous avez dit tout à l'heure que ce bill définit le fret en colis ou en vrac exactement comme les chemins de fer, et vous avez cité le bill qui définit le fret en vrac. Je vous ai mis sur la question du bois d'œuvre et du soufre, et vous admettez que ni l'un ni l'autre ne serait du fret en colis d'après le classement des chemins de fer. Prenons le sable...—R. Un instant. J'ai dit que le soufre ne serait pas du fret en colis s'il était chargé en vrac et non enfermé dans des sacs, tonneaux ou barils. S'il était mis en sacs ou en tonneaux, ce serait du fret en colis.
D. Oui, mais d'après ce bill ce n'est pas du fret en vrac, et si ce n'est pas du fret en vrac, c'est du fret en colis.
M. MCCANN: Ce peut être les deux.
L'hon. M. STEVENS: Je parle de ce bill.
Le TÉMOIN: Vous voulez dire que le soufre ne peut être du fret en vrac parce qu'il n'est pas spécialement mentionné, n'est-ce pas?

D. C'est cela.—R. Je ne suis pas d'accord avec vous, parce que c'est clairement un minéral. Le bill dit minerais et minéraux (bruts, criblés, classés, affinés ou concentrés).

D. Vous classez le soufre comme minerai?—R. Je le classerais comme minéral, sans aucun doute.

D. Bien, laissez le soufre, à ce sujet. Et pour la pierre de construction, par exemple?—R. La pierre est exclue.

D. Oh! oui, elle est exclue. Bien, prenons la pulpe en balles, la classeriez-vous comme du fret en colis?—R. Si elle est en balles, oui.

D. Simplement parce qu'elle est en balles, c'est du fret en colis?—R. Oui.

D. Et non en vrac?—R. Oui.

D. Et vous prétendez qu'elle doit être exclue?—R. Oui.

D. Je ne puis vous approuver là-dessus. Prenez alors, par exemple, le transport de la farine vers l'Est; actuellement, il est fait au même taux que pour le grain?—R. Oh! non, monsieur.

D. Pratiquement le même?—R. Non, rien qui lui ressemble, monsieur. Nous anticipons. Je vais traiter ce sujet tout de suite, si vous le voulez. Le taux pour la farine, en 1937...

D. Quel taux mentionnez-vous: celui du navire vagabond ou celui de la tête des Lacs?—R. Je vais vous les donner tous, monsieur. Le taux pour la farine, en 1936, lac et rail, était de 17c.; entièrement par eau, 15c...

D. C'est pour le blé?—R. Oui, monsieur. Ce sont les taux d'exportation, parce que ce sont les seuls qui fussent réellement sur la base de 17c., lac et rail, 15c. entièrement par eau; et pour les navires vagabonds, personne ne le sait. Il n'y a pas de moyen de s'en assurer. Le taux pour le grain, la même année, varie de 5c. .42 à 3c. .67 par boisseau; cela donne un taux moyen de 4c. .4 par boisseau, ou 7c. .3 par 100 livres.

D. Oui?—R. Cette situation existe à chaque saison de navigation. Le taux pour le grain varie comme vous le verrez dans l'annuaire publié par la Commission du grain. Vous le verrez varier de juin à novembre.

D. Est-ce vrai?—R. Et le taux pour la farine reste constant chaque année. Il y a une différence entre la voie des Lacs et du rail et la voie d'eau; et le prix du transport par les navires vagabonds, nous ne le savons pas.

D. Quel inconvénient voyez-vous à inclure la farine et la pulpe en balles dans ce vrac?—R. Notre objection, monsieur, est simplement que ce n'est pas une marchandise en vrac, c'est du fret en colis. Et en réponse à l'argument mis en avant par M. Pitblado, nous disons qu'il est temps, prenez l'année 1937,—pour laquelle j'ai donné à la dernière séance les chiffres au sujet desquels M. Pitblado m'a quelque peu pris à partie,—en 1937, 54.2 p. 100 de la farine exportée a été transportée par lac et rail au taux de 17c.; 45.8 p. 100 a été transportée entièrement par eau à 15c.,—non, je ne devrais pas dire à 15c.—45.8 p. 100 a été transporté entièrement par eau. De ces 45.8 p. 100, 76.3 p. 100 a été transporté par les bateaux de la *Canada Steamship Lines* au taux de 15c.

D. Leurs navires vagabonds le transporteraient-ils à 15c.?—R. Je vous demande pardon?

D. Leurs navires vagabonds le transporteraient-ils à moins?—R. Non, je crois que leur farine est dans une large mesure transportée par leurs navires vagabonds, mais ils ont décidé de maintenir un taux de 15c. sur la farine qu'ils transportent. Ce sont, du moins, nos renseignements, et je crois que M. Pitblado ne les conteste pas. Ils agissent ainsi parce qu'ils croient à l'utilité d'une base stabilisée des taux pour la farine. Maintenant, des navires vagabonds ont transporté les 11 p. 100 restant,—parce que ces deux chiffres vous donnent une manutention combinée, par lac et rail et par la *Canada Steamship Lines*, de 89 p. 100,—les 11 p. 100 restant ont été transportés par des navires vagabonds qui ne prétendent pas maintenir aucune stabilité de prix.

[M. G. A. Walker, K.C.]

D. Pourquoi ne pas leur laisser cela?—R. C'est entièrement une question de principes, monsieur. Nous ne prétendons pas que la perte de ces 11 p. 100 soit pour nous un élément vital, mais nous disons que si vous voulez réglementer le transport en colis, il n'y a pas de raison au monde pour exclure aucune marchandise de la réglementation.

D. Vous continuez d'employer cette expression de "fret en colis". J'aimerais voir une interprétation précise, par les chemins de fer, de ce qu'est le fret en colis, car je me demande si, dans l'emploi ordinaire de cette expression, les chemins de fer comprennent tous les chargements de marchandises qui sont en balles ou en barils?—R. Il n'y a pas de doute, monsieur.

D. Je me le demande.—R. Il n'y a pas de doute. Je regrette de ne pouvoir aller plus loin que cela.

D. Vous avez des experts ici?—R. Ils vous fourniront volontiers le renseignement, monsieur Stevens.

D. Je demande ceci: quelle est la définition-type du fret en colis acceptée par la Commission de commerce entre Etats,—qui fait autorité en la matière,—d'après ses règlements?—R. Je demanderai à notre M. Jefferson de répondre à cela.

M. C. E. JEFFERSON directeur du trafic-marchandises du chemin de fer Pacifique-Canadien: Le fret en colis est tout le fret appartenant aux catégories prévues par le paragraphe E de l'article 2, qui comprend les sacs, balles, boîtes, caisses, barils, caisses à claire-voie ou tout autre contenant. Tel est le fret en colis.

D. (à M. Jefferson): Je le sais, mais est-ce l'interprétation sur laquelle les chemins de fer basent toujours leurs tarifs, quand ils emploient en conversation ordinaire et au jour le jour, l'expression "fret en colis"?—R. Oui, monsieur; et c'est la description que nous en donnons dans notre tarif ou nos classifications, quand nous nommons une marchandise et disons comment elle sera expédiée.

D. (à M. Jefferson): Sans tenir compte de ce qu'elle sera expédiée en chargements complets ou non?—R. Oui, monsieur.

M. Hamilton (à M. Jefferson):

D. Les rails d'acier sont-ils du fret en colis?—R. Naturellement, les rails d'acier ne sont que des rails d'acier. Nous n'employons pas d'autre expression pour eux; nous ne disons pas qu'ils sont du fret en colis ou en vrac, ou rien d'autre. Ils sont par eux-mêmes une marchandise. Nous avons tant de catégories, dont beaucoup en vrac ou en sacs. Une marchandise comme les rails est toujours expédiée pour ce qu'elle est. On ne pourrait l'expédier d'une autre façon.

Le vice-président (à M. Jefferson):

D. Avez-vous une classification pour le bois d'œuvre?—R. Le bois d'œuvre?

D. En petites quantités ou autrement. Vous le considérez habituellement comme du vrac, n'est-ce pas?—R. Il peut être considéré comme une marchandise en vrac ou une marchandise en colis; mais ce n'est que du bois.

L'hon. M. Stevens (à M. Jefferson):

D. Le ciment est-il toujours décrit par les chemins de fer comme du fret en colis?—R. A moins qu'il ne soit expédié en vrac.

D. Il n'est jamais expédié en vrac, ou presque jamais?—R. Il pourrait être mis dans un wagon comme le blé. Nous le décrivons comme en vrac ou en sacs. Il est expédié de cette manière.

M. Howden (à M. Jefferson):

D. Quand il est expédié en sacs, il devient du fret en colis?—R. Oui, monsieur.

M. Elliott (à M. Jefferson):

D. Certaines catégories de bois équarri sont mises en paquets; sont-elles classées comme du fret en colis?—R. Vous parlez des qualités supérieures de bois. Oui.

M. Mutch (à M. Jefferson):

D. Quant au classement général des taux de fret, pourriez-vous nous donner une idée de la fréquence de leur revision?—R. Ils ne sont pas revisés, à moins que ne surviennent de nouvelles marchandises ou de nouveaux procédés d'expédition.

Le VICE-PRÉSIDENT: Continuez, monsieur Walker.

Le TÉMOIN: Puis-je parler très brièvement d'une objection continuellement soulevée par les compagnies de navigation contre l'application de la réglementation? M. Campbell a dit, et je crois que M. Hutchinson y a fait allusion ce matin,—qu'elles craignent d'être considérées comme des voituriers publics si on leur permet de transporter du fret en colis de la catégorie qu'elles désirent transporter. Si vous lisez l'article 312 de la Loi des chemins de fer, vous remarquerez,—j'aurai occasion d'y revenir plus tard,—qu'en ce qui concerne les compagnies de chemins de fer, elles sont obligées de fournir, au point de départ, etc, "des installations suffisantes et convenables pour la réception et le chargement des marchandises et effets présentés pour être transportés par chemin de fer"; et ensuite vient une série de dispositions très complètes pour établir la mesure des obligations de la compagnie de chemin de fer. Vous ne trouverez pas de telles dispositions dans ce bill. Tout ce qu'il prévoit est que, sur demande d'un propriétaire ou gérant de navires, un permis peut être émis, lui permettant d'entreprendre le transport des marchandises en général. Mais on n'impose au propriétaire de navires aucune obligation semblable à celle qui est imposée aux compagnies de chemins de fer, de transporter tout le fret qui leur est présenté, et il n'y a pas une seule raison pour que tous les inconvénients de ce bill signalés par les entrepreneurs de transport par eau ne soient pas comblés par les dispositions du tarif. Par exemple, je crois que c'est M. Hutchinson qui a dit ce matin qu'il ne voulait pas être mis dans l'obligation de transporter un petit colis pour quelqu'un. M. Campbell insista l'autre jour sur ce point,—il ne voulait pas être mis dans l'obligation d'accepter 150 tonnes de fret de Montréal à Toronto, par exemple, s'il n'allait pas à Toronto. On put répondre très simplement à toutes ces objections par des dispositions du tarif dont je suggère la publication collective par toutes ces compagnies,—M. Campbell nous a dit qu'elles se tiennent en contact pour les questions d'intérêt commun,—un tarif qui limiterait l'obligation d'accepter des marchandises d'une nature particulière, au-dessous d'un certain minimum, ou si le voiturier n'a pas l'intention de s'arrêter au port de destination des marchandises sur cet itinéraire ou s'il n'a pas de place sur son bateau. Toutes ces choses peuvent être prévues par les tarifs. Et je tiens M. Campbell pour un trop bon juriste pour soutenir qu'un propriétaire de navire est un voiturier public au delà de la mesure où il s'engage à l'être. Je veux dire que tout ce que la loi exige des entrepreneurs de transport est ceci: si vous avez entrepris le transport de marchandises et que vous vous engagez à transporter des marchandises de Toronto à Montréal, ou de Montréal à la tête des Lacs, vous devez faire payer également à tous le taux publié. La loi va jusque-là, et pas plus loin.

L'hon. M. Stevens:

D. Si un navire vagabond se trouvant à Montréal, détenteur d'un permis en vertu de cette loi, accepte un envoi de 500 tonnes d'un expéditeur pour la tête des Lacs, peut-il refuser de transporter les 5 tonnes offertes par un second expéditeur, les 10 tonnes d'un troisième, et ainsi de suite?—R. Non, monsieur.

Je n'ai pas dit qu'il pouvait les refuser s'il avait accepté de livrer les marchandises du premier client et disposait de place sur son bateau.

D. N'est-ce pas en fait la situation d'un voiturier public? C'est en fait ce que signifie: voiturier public.—R. Oui, un voiturier public est une personne qui s'engage à transporter une marchandise quelconque, si vous voulez, ou toutes les marchandises. Il peut devenir voiturier public de la catégorie qu'il désire, et c'est ce qu'ils font aujourd'hui.

L'hon. M. Stevens:

D. Et il est obligé d'accepter le fret que n'importe qui lui offre pour sa destination?—R. Non, monsieur, seulement la catégorie...

D. D'une même catégorie au même taux que pour les autres?—R. Oui, monsieur, c'est tout. C'est toute la mesure de ses obligations.

D. Vous reconnaissez que les navires vagabonds ne sont pas équipés pour transporter les petits chargements?—R. Ils n'ont pas besoin de s'engager à transporter les petits chargements, monsieur Stevens.

D. Vous les empêchez par ce bill de transporter les chargements en vrac, pour les marchandises qu'ils ont coutume de transporter, telles que le bois de pulpe, le soufre, le foin en balles et la corde d'emballage?—R. Ils peuvent toujours transporter ces marchandises, que vous les considériez ou non comme en vrac. Si vous les comprenez dans les exemptions de vrac et qu'il ne soit pas nécessaire d'avoir un permis pour les transporter, alors ce ne sont pas des marchandises en vrac et ils peuvent toujours les transporter, pourvu qu'ils le fassent aux mêmes taux pour tout le monde.

M. Howden:

D. Le permis n'impose-t-il pas l'obligation de transporter tout le fret qui est offert?—R. Non, monsieur, il est clair que non.

M. YOUNG: Monsieur le président, je ne crois pas nécessaire de discuter ce point très longuement, car je crois que le comité serait d'avis que s'il y a doute sur la signification, qu'ils n'aient pas cette obligation, ce doute doit être dissipé.

Le VICE-PRÉSIDENT: Continuez, monsieur Walker.

Le TÉMOIN: Puis-je passer aux objections soulevées par M. Duncan au nom de l'*Automotive Transport Association*?

M. Howden:

D. Avant de continuer, vous déclarez d'une manière précise que rien dans l'exposé des propriétaires de navires vagabonds ne soutient que s'ils deviennent des voituriers détenteurs de permis, ils seront obligés de transporter les petits chargements de fret à des endroits situés hors de leur itinéraire habituel?—R. Je le dis sans hésitation, à moins qu'ils ne publient un tarif le prévoyant et ne se protègent pas par des dispositions convenables de ce tarif. Je dis qu'ils peuvent se protéger contre cet inconvénient par une disposition du tarif, sans difficulté.

D. Oui, mais il leur faut publier ce tarif prohibitif pour éviter...—R. Non, monsieur. Ils ne sont pas obligés de le faire. Mais s'ils transportent pour l'un, ils doivent transporter pour l'autre. Tel est le point.

Le vice-président:

D. Et les dispositions du tarif vont être fixées par la Commission des chemins de fer?—R. Oui, monsieur.

M. Heaps:

D. Aujourd'hui, ces bateaux ont ce qu'ils appellent des taxes convenues?—R. Oui.

D. Ils ont aujourd'hui ce qui est dans le bill?—R. Oui. M. Foote a dit que c'était une partie essentielle de ses affaires, si je l'ai compris.

D. Et maintenant ils n'en veulent pas?

M. BERTRAND: Non, ils ne veulent pas que les autres aient le même privilège.

Le TÉMOIN: Maintenant, monsieur le président, puis-je parler des prétentions de l'*Automotive Transport Association?*

Les prétentions de M. Duncan peuvent se résumer ainsi:

(1) Que tout le trafic des chargements partiels pour les petites distances est logiquement et économiquement le domaine des camionneurs.

(2) Que les chemins de fer ont transporté le fret des chargements partiels à perte, et que le bill a pour but de les entraîner plus loin encore dans cette direction.

(3) Que la partie V du bill permettra aux chemins de fer de cacher leurs taux à leurs concurrents.

(4) Que le remède convenable, à son avis, est la coordination, qui, suggère-t-il, pourrait être procurée par une meilleure réglementation provinciale et par des accords entre les camionneurs pour maintenir les taux sur une juste base.

(5) Il suggère que la coordination peut être facilitée par certaines modifications au bill actuel.

Maintenant, monsieur, sur n'importe quel pied de concurrence loyale, nous admettons librement que le camion a sa place dans le domaine des transports. Mais ce que nous prions le Comité de considérer, ce sont les rapports actuels entre les deux catégories d'entreprises. On a beaucoup parlé des dispositions de la Loi des chemins de fer en ce qui concerne l'égalité des taux, mais il y a un autre aspect de la question auquel on n'a fait aucune allusion, et c'est l'article 312 de la Loi des chemins de fer dont j'ai parlé tout à l'heure et qui impose aux compagnies de chemins de fer l'obligation d'entretenir des facilités de transport convenables, et de recevoir, transporter et livrer en tous temps,—bons ou mauvais,—et en toutes saisons tout le trafic qui leur est offert pour le transport par rail.

Messieurs, c'est seulement la base des obligations de la compagnie de chemins de fer. Nous devons maintenir le haut degré d'efficacité de ces facilités de transport. Nous ne pouvons pas congédier un employé de gare sans l'approbation de la Commission des chemins de fer. Nous ne pouvons pas fermer une gare sans l'approbation de la Commission des chemins de fer. Nous ne pouvons pas abandonner un mille de voie sans l'approbation de la Commission des chemins de fer, et ainsi de suite pour toutes les initiatives de la compagnie de chemins de fer pouvant présenter un intérêt quelconque pour le public.

Etablissez maintenant, si vous le voulez, le contraste entre cette situation et celle du camionneur, actuellement, au Canada. Celui-ci accepte le trafic qu'il veut, le transporte au taux qui lui plaît et sur la base des taxes convenues, dix ans, messieurs, au témoignage de M. Patton, après que la concurrence du camion est devenue sérieuse, ou sur la base des taux réduits, ou sur n'importe quelle base.

L'hon. M. Stevens:

D. Et tout cela, pensez-vous, est mal?—R. Oui, monsieur, nous sommes convaincus que tout cela est mauvais.

D. Cependant vous voulez vous lancer vous-mêmes dans les taxes convenues?—R. Oui, monsieur, mais pas sur la base adoptée par le camionneur, ni sur aucune base de dissimulation, mais sur la base d'une publicité complète, en donnant avis à tous ceux que cela concerne.

[M. G. A. Walker, K.C.]

M. Cameron:

D. Des taxes convenues réglementées?—R. Et avec instructions données à la Commission des chemins de fer, qui approuve la taxe convenue, que si cette taxe crée une disparité, elle devra fixer, en faveur de la personne lésée, un taux supprimant cette disparité.

L'hon. M. Stevens:

D. Cependant il n'y a rien dans ce bill qui se rapporte à votre plainte contre le camionneur?—R. Pardon?

D. Il n'y a rien dans ce bill qui se rapporte à la plainte que vous faites contre les camionneurs?—R. Non, monsieur, mais nous savons tous que la raison est la difficulté constitutionnelle. L'année dernière, quand furent introduites des dispositions relatives à la réglementation des camions, les camionneurs parurent en corps devant le Sénat et protestèrent vigoureusement. C'est tout ce qu'ils ont demandé l'année dernière,—laissez-nous dehors,—mais aujourd'hui ils viennent dire: "Il est vrai que nous ne sommes pas compris dans le bill, ses dispositions ne s'étendent pas à nous, mais néanmoins nous voulons être entendus quand on fixera les taxes convenues des compagnies de chemins de fer". En d'autres termes, ils disent: "Laissez-nous notre heureuse situation et l'avantage du secret par rapport aux taxes convenues et à la guerre de rabais, mais lorsque la compagnie de chemin de fer et son client s'entendront sur un taux, nous devrons être entendus pour prétendre que ce taux n'est pas raisonnable." Telle est l'attitude actuelle du camionneur.

L'hon. M. STEVENS: Je n'aimerais pas laisser l'impression que je défends les camionneurs. J'approuve tout à fait votre critique des camionneurs, mais je prétends encore que ce bill n'affecte cette situation en aucune manière.

M. MUTCH: Le bill demande tout simplement la permission de répondre du tac au tac.

M. Howden:

D. Vous avez mentionné la publicité de ces taxes, qui, prétendent-ils, seront secrètes?—R. Oui.

D. Je ne puis trouver cela dans le bill. Je sais que les taux doivent être acceptés par la Commission des chemins de fer, mais cela ne veut pas dire qu'il y aura publicité.—R. Vous voulez dire après l'approbation?

D. Oui. La Commission des chemins de fer peut approuver ces taux, mais comment les concurrents pourront-ils connaître les taxes convenues, que quelques-uns appellent des taux secrets?—R. Je voudrais savoir si ce sont les camionneurs que vous appelez "concurrents".

D. Supposons que les chemins de fer conviennent de certaines taxes avec un expéditeur... —R. Voulez-vous dire les expéditeurs?

D. Non, les expéditeurs sont très bien, mais je parle des voituriers par eau et des voituriers des grandes routes. Y a-t-il quelques moyens par lesquels ils peuvent connaître ces taxes convenues? Le bill n'en dit rien.—R. Non, j'admets, monsieur Howden, qu'il faudrait y pourvoir.

D. Je le crois.—R. Je pense qu'il faudrait insérer dans l'article 35 une clause pourvoyant à la publication de ces taxes convenues lorsqu'elles sont approuvées. Lorsqu'elles sont soumises à l'approbation de la Commission, celle-ci, évidemment, à moins de s'écarter d'une coutume de 34 ans, donnera instruction à la compagnie de chemin de fer d'avertir tous ceux qu'elle considérera susceptibles d'être affectés par l'application de cette taxe.

Le vice-président:

D. Avant l'approbation?—R. Avant l'approbation. Je suggérerais, et en réalité nous avons préparé un amendement dans ce sens, que lorsqu'une taxe convenue est approuvée par la Commission et acquiert force de loi, elle devrait

être publiée. Je puis bien déposer cet amendement dès maintenant. L'amendement que nous avons en vue consiste à ajouter à l'article 35 un nouveau paragraphe 8 (a) comme suit:

Toutes les taxes convenues, une fois approuvées, devront être publiées de la manière prévue par l'article 331 de la Loi des chemins de fer.

D. Quels moyens de publication avez-vous pour faire savoir aux autres ce que vous avez l'intention de faire?—R. A présent?

D. Aujourd'hui, pour les tarifs, vous êtes obligés de le faire pour donner satisfaction à la Commission, mais si ces taxes convenues sont établies, quel moyen prendrez-vous pour faire savoir à vos concurrents que ces taxes convenues ont été déposées à la Commission?

M. HOWDEN: Cet amendement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Non, cet amendement ne vise que la période subséquente à l'approbation. Ils ont sept jours pour étudier ces taxes convenues.

Le TÉMOIN: Oh! non, monsieur, c'est là une méprise que je voulais corriger, car il y a eu beaucoup de discussion là-dessus l'autre soir.

D. Continuez sur l'autre point. A titre de compagnie de chemin de fer, quel moyen prendriez-vous, si vous demandiez une taxe convenue, pour faire savoir à votre concurrent que cette taxe convenue a été demandée?—R. Je présume que la Commission nous donnerait instruction de les avertir de notre demande, qu'il s'agisse d'un taux de concurrence avec les voituriers par eau ou avec n'importe quel voiturier sujet aux dispositions de cette loi.

D. Ce n'est pas exactement l'impression que M. Guthrie a laissé au Comité. Il a dit que celui qui demanderait des taux spécifiés serait obligé d'avertir ses concurrents d'avance, avant que la Commission approuve les taxes convenues, et lorsque les taux seraient convenus, il pourrait montrer une liste d'une soixantaine de noms... —R. Voilà, monsieur le président, une pure question de mécanisme. Je suis convaincu que nous avons tous lieu de supposer que la Commission établira des règlements qui pourvoiront amplement à l'envoi d'un avis à tous ceux qu'une taxe convenue pourra affecter, y compris les voituriers concurrents.

M. Howden:

D. Que dites-vous du secret? Vous voyez très peu d'inconvénient à cette partie du bill, en tout cas?—R. Je n'en vois pas.

Le vice-président:

D. N'y a-t-il aucun moyen dans l'amendement, de régler ce point concernant la publicité préalable à l'approbation de la taxe convenue, par la Commission des transports? Quelle sorte d'annonce pourrait-on faire pour donner une chance à vos concurrents? Une fois la taxe approuvée, votre amendement répond parfaitement à la situation.—R. Bien franchement...

D. Vous voulez faire cela par règlement, dès à présent?—R. Pardon?

D. Vous voulez faire cela par règlement, à présent? Vous voulez que la Commission des chemins de fer ait à avertir vos concurrents avant que vos taxes convenues soient approuvées?—R. Dans la loi des chemins de fer actuelle, il n'y a pas de meilleure disposition que celle-là concernant l'avis à donner. Aujourd'hui, nous pouvons déposer un tarif de concurrence, sans avis à qui que ce soit. Lorsque nous en arrivons à la taxe convenue, il nous faut nous conformer aux directives de la Commission touchant l'avis à donner.

M. Heaps:

D. Quel avis la Commission donne-t-elle actuellement?—R. Aucun, concernant les taux de concurrence. Nous déposons simplement les tarifs à la Commis-

sion et ils deviennent loi dans les trois jours, à moins que quelqu'un ne s'y oppose. Alors la Commission informe.

M. Mutch:

D. Ces tarifs ne sont-ils pas affichés dans chaque gare?—R. Oh! oui. Voilà une disposition que j'ai déjà prévue au sujet des taxes convenues. Elles doivent être conformes à l'article 333, oui. C'est une disposition que j'ai suggéré de rendre applicable aux taxes convenues.

M. Hamilton:

D. La publication après leur mise en vigueur?—R. Oui.

M. Young:

D. Voulez-vous lire l'article 331?—R. Oui. Il se lit comme suit:

> La Compagnie doit déposer au bureau de la Commission les tarifs spéciaux des marchandises, et chacun de ces tarifs doit indiquer la date à laquelle il a été publié et celle à laquelle la compagnie entend le faire entrer en vigueur.
>
> 2. Si un tarif spécial des marchandises réduit des taxes antérieurement autorisées par la présente loi, la compagnie doit déposer ce tarif au bureau de la Commission, au moins trois jours avant sa date effective, et elle doit, pendant les trois jours précédent la date à laquelle elle entend le faire entrer en vigueur, en déposer et en tenir affiché, dans un endroit d'accès facile, ouvert au public durant les heures de bureau, un exemplaire à toutes les gares, stations ou bureaux de la compagnie où les marchandises sont reçues ou expédiées, et aussi afficher en un endroit visible, à chaque bureau, gare ou station, un avis en gros caractères attirant l'attention du public vers l'endroit de ce bureau, de cette gare ou de cette station où ce tarif est ainsi déposé. Toutefois, la Commission peut stipuler ou prescrire, par règlement ou autrement, une autre manière ou une autre forme de publication de ce tarif dans le délai susdit.

Puis il y a une disposition correspondante portant que si un tarif spécial de marchandises hausse un taux précédemment exigé, l'avis doit être de trente jours.

L'hon. M. Stevens:

D. Mais, monsieur Walker, ce tarif spécial ou de concurrence est offert à tout expéditeur, aux endroits où il est en vigueur?—R. Oui.

D. Dans ce cas, supposons que vous avez conclu une convention avec un expéditeur. Par rapport à vous et à l'expéditeur, cette convention est-elle conclue avant que la demande soit présentée?—R. Bien...

D. Et la tâche de prouver que cette convention établit un passe-droit revient au plaignant; et cette preuve ne peut se faire qu'après la conclusion de l'entente?—R. Bien, sauf tout respect, je ne saisis pas très bien, monsieur Stevens; car vous en parlez comme d'une convention privée, et vous supposez que la Commission va l'approuver, sans égard aux personnes dont les intérêts peuvent être affectés. Je crois que c'est une supposition gratuite.

D. D'après la loi, elle peut le faire.—R. Si vous attribuez à la Commission une indifférence complète à l'égard de l'intérêt public, oui. Mais à mon sens cette supposition ne se justifie pas. En pratique, la Commission nous avise constamment de notifier telle et telle personne de toutes sortes de demandes concernant les taux. Je prétends qu'elle ferait la même chose au sujet de ces taxes convenues. En fait, je prévois qu'elle se préoccupera beaucoup plus de la publication, pour que tous les intéressés soient avertis.

M. Hamilton:

D. Et cela, avant d'entendre la demande?—R. Oui, avant d'entendre la demande.

D. Je voudrais poser une question au sujet de l'article 35, paragraphe 4. Il dit que lors d'une demande en approbation d'une taxe convenue faite à la Commission, certaines gens, qui sont mentionnés, sont admis à se faire entendre pour s'opposer à la demande, après tel avis d'opposition que la Commission peut prescrire.—R. Oui.

D. Y a-t-il quelque disposition leur permettant d'être au courant de cette demande?—R. Si vous lisez le paragraphe 2, vous verrez les détails d'une taxe convenue. L'expéditeur et la compagnie de chemin de fer cherchent à faire une ébauche de convention,—car ce n'est qu'une ébauche,—qu'ils soumettent à la Commission. Et "les détails d'une taxe convenue doivent être déposés au bureau de la Commission dans les sept jours de la date de la convention, et il doit être donné à la Commission un avis de la demande en approbation de la taxe convenue en la manière que la Commision peut prescrire."

Vraisemblablement, la Commission pourrait croire qu'une seule personne au Canada va être affectée par cette taxe convenue, et elle nous dirait: "Vous devez donner avis de cette demande à Jones ou Smith ou Brown, pour qu'il puisse se présenter ici." Elle peut penser que la taxe convenue concerne toute la population d'une certaine localité, et elle peut dire: "Vous devrez publier cela dans un journal" tant de fois; ou elle peut indiquer une douzaine de personnes que nous devrons avertir de notre demande à la Commission.

D. C'est laissé à la discrétion de la Commission; et vous êtes d'avis que la Commission, ayant réglé ces questions dans le passé, les réglera d'une manière à peu près semblable?—R. Oui. Et je crois qu'elle ira plus loin et qu'elle posera des règlements généraux concernant la publication d'un avis, comme elle l'a fait pour la publication des changements de tarifs, de classements et le reste.

D. Dans cet ordre d'idées, je poserai une autre question: Supposons que la compagnie de chemin de fer et Jones s'entendent sur une certaine taxe, et qu'un intéressé ne se présente pas devant la Commission, soit qu'il n'en ait pas eu connaissance, soit pour toute autre raison. Quelle chance aura-t-il de conclure un arrangement semblable avec la compagnie de chemin de fer un mois plus tard? La compagnie de chemin de fer sera-t-elle obligée de traiter avec un nouveau réclamant de la même manière qu'elle aura traité avec Jones?—R. Oui, car si elle ne le fait pas, il écrira immédiatement à la Commission pour l'avertir que la taxe est injuste.

D. Alors vous seriez obligé de conclure une nouvelle convention ou de rendre applicable à d'autres gens celle que vous auriez déjà conclue avec Jones, si les conditions étaient les mêmes?—R. Exactement.

M. Mutch:

D. A propos de l'article 2, vous êtes d'avis qu'aux termes du bill, il serait pratique d'indiquer à la Commission des transports les moyens à prendre pour rendre publiques ces conventions? Le bill ne dit pas cela. Il parle de l'"approbation de la taxe convenue en la manière que la Commission peut prescrire." Je veux savoir s'il est pratique, aux termes du bill, d'indiquer à la Commission comment le faire?—R. Je crois que c'est une précision qu'il est peu nécessaire de faire dans une loi de ce genre. La Loi des chemins de fer donne un pouvoir discrétionnaire considérable à la Commission sur bien des questions d'importance capitale, questions tout aussi importantes que celle-ci, sans donner d'instructions explicites sur la manière d'atteindre le but.

D. Cela ne supprimerait-il pas certaines critiques qui visent cet article?

M. Howden:

D. Avant que vous ne partiez, monsieur Walker, je vous demanderai si la Commission est obligée d'avertir les autres intéressés, comme vous avez dit qu'elle le ferait?—R. Je dirais que non. Dans l'espèce, si la Commission ne le faisait pas, elle cesserait d'exercer les fonctions pour lesquelles elle a été nommée, voilà tout.

D. Et elle a l'habitude de le faire?—R. Oui.

M. McCann: Je suggérerais, monsieur le président, qu'à mon avis il est pratiquement impossible de couvrir chaque cas par un règlement.

Le vice-président: Tout juste.

M. McCann: Et on peut laisser cela à la discrétion de la Commission, qui s'efforcera de protéger le public.

Le vice-président: C'est exactement ce que propose l'amendement. Il propose la publication après l'entente.

Le témoin: Oui.

Le vice-président: Et puis il laisse à la Commission elle-même le soin de décider comment les renseignements anticipés devraient être donnés.

Le témoin: Oui, monsieur.

Le vice-président: C'est ce que propose l'amendement.

M. Bertrand:

D. En discutant ce point, nous devrions nous rappeler ce que nous a communiqué l'*Automotive Traffic Association* dans une lettre qu'elle a transmise à ses membres. Elle est dans cette situation privilégiée qu'elle peut écrire; voici une copie de la lettre envoyée par M. Perron, gérant adjoint du trafic de l'*Abitibi Power and Paper Company, Limited.* Il dit:

> Nous expédions beaucoup de papier dans le sud le l'Ontario par rail, eau et camions. Nos concurrents savent le tarif de transport que nous payons sur nos expéditions par rail, ils croient savoir celui que nous payons sur nos expéditions par navires et ils ignorent celui que nous payons sur nos expéditions par camions.

Si nous obligeons les compagnies ferroviaires à offrir leurs contrats, à n'importe quelle association de transport avant de conclure un contrat, je ne crois pas que ce soit juste pour elles.—R. Certainement, non. Cela ne se ferait pas. C'est ce que je crains lorsque le contrat sera conclu et soumis à la Commission; celle-ci nous enjoindre d'avertitr tous les intéressés.

D. Je suis de votre avis; mais ce ne serait pas juste à l'égard des chemins de fer, avant qu'ils puissent conclure un contrat, d'aller demander à n'importe lequel de leurs concurrents s'ils pourraient remplir ce contrat.—R. Ah! non.

D. C'est ce à quoi cela reviendrait si la loi était modifiée comme on le propose ici.

M. Young: Ce n'est pas mon avis.

Le vice-président: L'amendement proposé vient des compagnies ferroviaires elles-mêmes.

M. Bertrand: Cela voudrait dire qu'avant qu'elles puissent fixer les taxes convenues les camionneurs pourraient réduire leurs tarifs. Ce serait tout à fait injuste.

M. Heaps:

D. En vertu de l'amendement que propose M. Walker, les entreprises de camionnage ne pourraient-elles pas encore consentir un tarif plus bas que la taxe convenue proposée entre les compagnies ferroviaires qu'elles aimeraient soumettre à la Commission des chemins de fer?—R. Oui; mais en supposant qu'elles réussiraient, elles ne pourraient accepter de transporter les marchandises de celui qui aurait conclu un contrat avec nous, la taxe convenue étant accordée afin d'obliger l'expéditeur à expédier ses marchandises par rail,—soit en entier, soit en partie,—selon la haute main qu'il a sur le trafic, ou toute proportion selon les exigences de son commerce, pas nécessairement 100 p. 100, mais toutes les marchandises sur lesquelles il peut avoir la haute main. Lorsque nous accordons un tel tarif à un expéditeur, il convient avec nous d'expédier par rail.

D. Supposons qu'un contrat expire après six mois ou douze mois, selon la durée du contrat projeté. Rien n'empêche ces autres modes de transport de concurrence de demander un prix inférieur à celui déjà convenu au contrat?—R. Rien du tout.

Le VICE-PRÉSIDENT: Très bien, poursuivez, monsieur Walker.

M. Isnor:

D. Avant que vous ne repreniez votre témoignage et pour faire suite à cette expression de M. Mutch concernant l'article 35, paragraphe 2, jetez un coup d'œil sur le bill. Après le mot "donné" dans la vingt-cinquième ligne, on suggère d'y ajouter quelques mots de façon à rendre possible la publication des tarifs. Je crois que cette suggestion émane d'un ou deux des témoins, et j'ai ici une note à l'effet que cela ressemblerait à l'article "319 de la Loi des chemins de fer". Est-ce que cela serait conforme?—R. Non. Cela ne traite aucunement de la publication.

D. De quoi traite l'article 319, si je puis vous le demander?—R. C'est l'article qui nous défend d'effectuer un transport à meilleur marché pour la personne ou les personnes d'une région que pour celles d'une autre.

M. Young:

D. Quel paragraphe visait votre amendement?—R. Mon projet d'amendement était de procéder comme dans l'article 8 (*a*) paragraphe 8 (*a*) et il pourvoyait à ce que les taxes convenues, une fois approuvées, fussent publiées tel que prévu par l'article 331 de la Loi des chemins de fer.

M. Isnor:

D. C'est-à-dire, seulement après leur approbation?—R. Oui.

D. L'autre amendement s'appliquerait avant leur approbation,—avant la conclusion de tout contrat?—R. Il pourvoit simplement à tel avis que la Commission peut enjoindre. Je ne vois pas qu'il devrait causer quelque inquiétude à qui que ce soit, car il n'accorde certainement pas plus de latitude que n'en confèrent à la Commission de nombreux articles de la Loi.

Monsieur le président, M. Duncan a dit ensuite que les chemins de fer avaient transporté à perte des marchandises en chargements partiels de wagon et que le bill est conçu pour leur permettre d'aller encore plus loin en ce sens. Je n'ai pas l'intention de le suivre dans le dédale de son argumentation quant à la taxation relative des voituriers par rail et des voituriers routiers, pour la bonne raison qu'à mon avis cela n'a rien à voir au bill. C'est un sujet que la commission Chevrier étudie maintenant en Ontario depuis les derniers six mois. Je ne me propose pas non plus de le suivre dans les chiffres quelque peu fantastiques qu'il a donnés, afin de tenter de démontrer que les déficits du National-Canadien sont attribuables en quelque mesure au transport à perte des chargements partiels de wagon. Je répète encore qu'à mon avis cela est étranger au bill, les finances du National-Canadien étant maintenant l'objet d'une enquête par un comité du Sénat. Nul doute que M. Rand ne fasse les observations qu'il jugera à propos; mais, monsieur le président, si je puis me départir un instant de mon rôle d'avocat de la *Canadian Railway Association* et parler au nom du Pacifique-Canadien, j'aimerais dire avec la plus grande énergie possible qu'il n'y a pas de dirigeant de ce chemin de fer, soit vice-président, soit tout autre dirigeant de l'exploitation qui permette de propos délibéré le transport de marchandises en chargements partiels de wagon, ou en tout autre chargement, à perte. La raison en est évidente; si le Pacifique-Canadien transporte des marchandises à perte, cette perte n'est pas défrayée, comme le dit M. Duncan, par les contribuables canadiens, mais directement par ses actionnaires. Je puis vous assurer que tout dirigeant de l'exploitation du Pacifique-Canadien qui se lancerait dans le transport de marchandises à perte afin d'accroître le volume du transport n'y conserverait pas longtemps son emploi.

M. Duncan s'est longuement moqué des chiffres attribués à MM. Flintoff et Allen au cours d'une enquête sénatoriale l'an dernier, concernant le volume de trafic-marchandises enlevé aux chemins de fer par les camions. Nul doute qu'il s'agissait d'estimations, de conjectures, si vous le préférez, car nous ne pouvons aucunement déterminer le transport de marchandises par les camions et ne pouvons l'établir que par quelque moyen arbitraire de calcul.

Mais qui, on peut se le demander, est en meilleure situation que M. Duncan, ou ses clients, de vous donner des renseignements précis? Vous les ont-ils donnés? Vous ont-ils communiqué un seul chiffre concernant le volume du trafic par camions, ou sa répartition entre le trafic en chargements partiels ou complets de wagon? M. Duncan a cité à plusieurs reprises des statistiques sur les chargements partiels de wagon transportés sur des distances moyennes. Si vous jetez un coup d'œil sur ce qu'il a appelé son texte, vous verrez qu'il omet complètement ce qui a trait au transport des denrées en chargements de wagons; il s'agissait toujours de chargements partiels de wagon transportés sur des distances moyennes. Quels sont les faits? M. Duncan lui-même pourrait être surpris s'il se rendait compte de la conclusion qu'on pourrait tirer de son deuxième graphique. C'est celui qu'il a mis en deuxième place dans son exposé. Si vous l'examinez, vous verrez que la ligne indiquant l'accroissement de l'enregistrement des livreuses automobiles indique qu'entre 1919 et 1936 l'enregistrement de ces voitures a passé de 5,000 en 1919, à presque 200,000 en 1936. Puis si vous examinez la ligne la plus basse du graphique indiquant les chargements partiels de wagon transportés par les chemins de fer au Canada, vous verrez une petite réduction comparable pour la même période, soit entre 1919 et 1936.

Je voudrais bien savoir, si les camions ont enlevé aux chemins de fer entre un million et deux millions de tonnes de chargements partiels de wagon, que faisaient ces 200,000 camions? Laissez-moi vous donner un exemple de ce à quoi on les employait en définitive. Dans le cas du transport des pommes de terre des provinces Maritimes dont on vous a déjà parlé si longuement, les témoignages donnés à la Commission des chemins de fer ont démontré qu'en 1928,—c'est encore l'année où M. Duncan vous a dit que la concurrence des camions se fit réellement sentir dans le monde du transport,—les chargements de wagons de pommes de terre en Ontario,—et, celles-ci, messieurs, constituent essentiellement des marchandises pour les chemins de fer,—s'élevèrent à 25,051 tonnes. En 1934 ce chiffre s'était abaissé à 9,623 tonnes. Pendant toute cette période, de 1928 à 1934, la production des pommes de terre fut constante en Ontario; elle ne varia pas. Les camions nous enlevèrent 36,000 tonnes de transport de pommes de terre seulement au cours de cette période, et M. Duncan voudrait vous faire croire que les entreprises de camionnages ne s'intéressent qu'aux chargements partiels de wagon transportés sur des distances moyennes.

Je vais vous citer d'autres exemples pris au hasard du tarif contre la concurrence des camions du Pacifique-Canadien. Je crois qu'ils apparaissent tous, monsieur Campbell, dans le tarif que vous avez déposé à la Commission.

M. CAMPBELL: Il s'agit du National-Canadien.

Le TÉMOIN: Nous avons un tarif correspondant pour le National-Canadien, il correspond à celui que M. Campbell a déposé à la Commission. Voici le tarif de concurrence contre les camions: sur les moteurs d'automobiles, de Walkerville à Oshawa, distance de 257 milles, taux normal 37 c. ½; tarif de concurrence contre les camions, 27 c. En voici un autre: sur les automobiles, d'Oshawa à Montréal, 301 milles, tarif normal, 83 c., tarif de concurrence contre les camions, $25 par voiture. Encore un autre: sur le ciment de St. Mary's à Toronto...

M. Isnor:

D. Veuillez séparer ces chiffres pour que nous puissions établir une comparaison.

M. JEFFERSON: En comparaison du tarif sur les automobiles, cela ferait environ $40.

Le TÉMOIN: Sur le ciment, de St. Mary's à Toronto, le taux normal est de 14 c. et le tarif de concurrence contre les camions, de 11 c.; sur le tissu de coton à pneus, de Drummondville, Québec, à Kitchener, Ontario, soit 458 milles, le taux normal est de 68 c., le tarif de concurrence contre les camions, de 54 c.

M. McKinnon:

D. 68 c. par 100 livres?—R. Oui. Le tarif de concurrence des camions s'applique à des denrées innombrables. De fait on m'informe que le tarif déposé on mentionne 700 tarifs de concurrence contre les camions qui s'appliquent uniquement aux marchandises transportées par les chemins de fer.

M. Heaps:

D. Auriez-vous la bonté de me donner quelques éclaircissements sur les chiffres que vous venez de nous citer. Qui a déterminé ces tarifs pour les entreprises de camionnage?—R. Pour ces entreprises?

D. Oui?—R. Le propriétaire des camions lui-même.

D. Y a-t-il une association qui les détermine pour les diverses compagnies, celles-ci ont-elles le même tarif, ou s'agit-il du tarif pour le propriétaire de chaque camion?—R. Les tarifs ci-haut, monsieur Heaps, ont été établis par les chemins de fer afin de soutenir la concurrence des camions. Ceux des camions leur sont encore ordinairement inférieurs. Nous avons établi les tarifs que je vous soumets maintenant, afin de tenter de ravir aux camions une certaine partie du trafic qu'ils nous ont enlevé. Je soutiens maintenant que M. Duncan voudrait vous faire croire que les camions ne transportaient rien de plus lourd que des chapeaux de dames dans des cartons, alors qu'en fait le transport qu'ils enlèvent aux chemins de fer, et ce sur de longs parcours, est dix fois plus important que le transport en chargements partiels de wagon.

M. Hamilton:

D. Les chiffres inférieurs que vous nous avez soumis sont ceux de concurrence des chemins de fer?—R. Oui, monsieur; c'est-à-dire le tarif de chemin de fer que nous appelons tarif de concurrence contre les camions, parce qu'il est destiné à faire face à cette concurrence.

M. Heaps:

D. Vous n'avez pas les chiffres relatifs à cette concurrence?—R. Non; le taux des entreprises de camionnage sont inférieurs à ceux-ci. Ce que j'appelle le tarif de concurrence contre les camions est le tarif réduit que nous avons soumis pour soutenir leur concurrence.

D. Je n'avais pas très bien compris ce que vous vouliez dire d'abord.

M. Isnor:

D. Ces tarifs sont assez bas,—je suppose que vous connaissez les tarifs des entreprises de camionnage,—ils seraient assez bas pour leur ravir autant de trafic-marchandises que possible?—R. Nous les connaissons, naturellement quelque peu. Souvent nous devons conjecturer, comme par exemple, pour ce qui est de produits comme les automobiles, etc.; nous connaissons assez bien les tarifs qu'ils demandent. Mais pour ce qui est, par exemple, des pommes de terre, je suis allé voir un grand nombre des principaux marchands de pommes de terre à Toronto, avant de comparaître devant le Comité et me suis efforcé d'obtenir d'eux qu'ils me disent les tarifs des camions. Chacun d'eux m'a répondu qu'il n'y avait pas de tarifs de concurrence des camions, qu'ils payaient aux camionneurs les tarifs les plus avantageux que ces derniers leur consentaient. Ils m'ont dit: "Supposons que nous livrions aujourd'hui des pommes de terre par camion à la campagne et que le camion revienne vide. Son propriétaire acceptera volontiers tout ce qu'on lui offrira en plus de ses dépenses d'essence et d'huile."

M. Young:

D. Et aussi en plus des frais de chargement et de déchargement—R. Oui.

D. M. Duncan a dit en outre que les tarifs que vous aviez établis ou que vous pourriez établir étaient susceptibles de causer d'autres pertes à la compagnie. Pouvez-vous dire si oui ou non les tarifs que vous avez établis tels que ci-haut, que vous appelez tarifs contre la concurrence des camions, sont tels qu'ils ne vous font pas subir de pertes?—R. Absolument, monsieur. Chacun de ceux-ci est rémunérateur. Je me propose de discuter cette question un instant. Mais nous affirmons sans conteste qu'ils le sont; bien qu'ils soient inférieurs à ce que nous devrions obtenir.

D. Vous devriez obtenir davantage?—R. Un autre point à propos de ce deuxième graphique a trait aux suggestions de M. Duncan à l'effet que ces tarifs se rapportent réellement aux chargements partiels de wagons sur des distances minima. Si vous examinez la ligne vers le milieu de la feuille se rapportant au total du trafic-marchandises pour toutes les voies ferrées, vous verrez qu'en 1937 où, comme nous le savons tous, la reprise des affaires ne fut que modérée, la totalité des marchandises transportées par tous les chemins de fer du Canada atteignit 80,000,000 de tonnes, soit 10,000,000 de tonnes de moins qu'en 1919 et moins qu'en toute autre période depuis cette année-là.

M. McKinnon:

D. En 1937, avez-vous dit?—R. Oui, monsieur. En 1937,—c'est sous l'entête de 1937.

M. Bertrand:

D. Le 1er janvier 1937?—R. Oui.

M. Howden:

D. Puis-je vous poser une question à ce sujet? J'ignore si vous allez pouvoir me fournir ou non ce renseignement,—connaissez-vous le tonnage global transporté par les voituriers des lacs pendant un temps donné?—R. Non, monsieur.

M. JEFFERSON: Tout renseignement à ce sujet ne peut nous venir que de la statistique sur le trafic à tous les canaux. Cette statistique pourrait nous fournir quelque idée du transport effectué par les voituriers par eau.

M. Young:

D. J'ai cru vous entendre dire que quand vous établissez un tarif concurrentiel vous le faites reposer sur une base jugée d'ordinaire profitable?—R. Oui, monsieur.

D. Vous avez tout récemment établi un tarif de 19c. sur le transport de l'huile de Calgary à Regina; ce tarif est-il profitable?—R. Oui, monsieur, il peut l'être en ce sens que nous encaissons plus que nous ne décaissons. Il ne peut l'être en ce sens que...

Le VICE-PRÉSIDENT: Question de dividendes.

Le TÉMOIN: Question de verser l'intérêt des dépenses et les dividendes. Mais je vais vous lire à l'instant un extrait de la décision du commissaire en chef de la Commission qui établit les faits parfaitement, beaucoup mieux que je ne puis le faire moi-même.

Mais auparavant puis-je déclarer que M. Duncan, à ce propos, a appuyé sur la décision de la Commission du commerce entre Etats pour ce que l'on appelle la prise et la livraison à domicile en ce que ce système nuit à ce service aux Etats-Unis. Je crois, toutefois, qu'il a cité certains extraits de cette décision,—fort injustement, à mon avis. Il a cité,—j'ignore si je suis à la bonne page ou non,—oui, c'est bien à la page 175 du compte rendu qu'il a cité certains paragraphes de la décision, a glissé ensuite sur une couple de paragraphes pour finale-

ment reprendre sa citation. Si on lit la décision puis toute la citation y compris le paragraphe que M. Duncan a complaisamment négligé, on constatera que la phrase qu'il cite au bas de la page 175 dit:

> Le coût recueilli sur témoignage indique infailliblement qu'une bonne partie du transport avec prise et livraison à domicile aux tarifs courants s'effectue directement à perte et cette perte doit nécessairement se combler à même la recette obtenue dans d'autres domaines du transport.

En d'autres termes, M. Duncan vous a fait un tableau quelque peu tendancieux des effets de la décision.

Le VICE-PRÉSIDENT: Mais cela n'a absolument rien à faire avec le bill même, monsieur Walker. Le témoignage de M. Duncan eût été beaucoup plus au point s'il l'eût fait devant le comité des chemins de fer et de la marine marchande au lieu de le faire devant ce Comité-ci.

Le TÉMOIN: Oui, monsieur, je le crois aussi.

Il n'a pas dit cependant que M. Joseph B. Eastman sur l'opinion de qui il s'appuyait était dissident. Une majorité de la Commission du commerce entre Etats des Etats-Unis, dans cette décision, soutenait le tarif suggéré par les chemins de fer sur le transport de prise et de livraison à domicile moyennant une certaine hausse des frais minima. Et ce qui est plus important que tout le reste, c'est qu'il n'a pas appelé votre attention sur le fait que la Commission du commerce entre Etats, dans l'étude de cette question, exerçait une juridiction absolue sur les tarifs des voituriers du rail et sur ceux de la route, de sorte que si elle jugeait que les chemins de fer transportaient à perte et qu'elle devrait les obliger à hausser leurs tarifs, elle conservait encore la juridiction sur les tarifs des camions, situation que nous ne pouvons malheureusement pas obtenir en ce pays à cause d'embarras constitutionnels.

M. YOUNG: J'apprends que parfois certaines de ces citations étaient tirées du rapport de la commission et que d'autres fois elle l'étaient de l'opinion dissidente.

Le TÉMOIN: Oui.

M. YOUNG: Elles n'étaient pas toutes tirées de l'opinion dissidente.

Le TÉMOIN: C'est absolument exact. Le passage dont je lui prête la citation venait en partie de la décision majoritaire et en partie d'une opinion dissidente; et je crois que la conclusion qu'il tire ne découle pas, si on lit l'extrait en entier, de la décision de la commission.

Quant à votre question, à savoir si oui ou non ces tarifs concurrentiels du camion sont profitables, l'affaire fut réglée par le commissaire en chef Drayton à propos des tarifs de l'Ouest en 1914, et, à cette occasion, il établit la règle, je veux dire la justification, des tarifs concurrentiels, probablement mieux qu'on ne l'a jamais fait auparavant ou depuis. Il dit ceci: "La justification d'un tarif par ailleurs discriminatoire imposé en vue de rencontrer la concurrence du transport par eau est très simple. Ainsi, j'imagine un chemin de fer transportant un million de wagons de marchandises et encaissant de ce commerce une moyenne de $30 par wagon; que ses frais annuels d'exploitation sont en moyenne de $15, les autres $15 servant à couvrir les frais généraux inévitables et les charges sur le capital; et que le territoire sur lequel il encaisse l'ensemble de ses recettes comprend des points échappant à la concurrence, le chemin de fer n'ayant pas songé à rencontrer la concurrence du transport par eau sur ses réseaux et de ce chef ne transportant rien dans la région ainsi contrôlée. Dans ces circonstances si l'on impose un tarif de $20 dans une région contrôlée par le transport par eau et où 500,000 autres wagons de marchandises sont transportés à raison de $20 en moyenne au coût identique d'exploitation de $15, comment peut-on prétendre que les expéditeurs originaux soient en quoi que ce soit lésés? La compagnie de chemin de fer n'y perd certainement rien en rencontrant la concurrence par eau.

Le tarif de $20 dépasse le coût réel d'exploitation, et il reste $2,500,000 pour la réduction des dépenses ordinaires."

Je ne crois pas avoir besoin de m'arrêter sur la suggsetion de M. Duncan à l'effet que la partie V du bill permettra aux chemins de fer de dissimuler leurs tarifs. Il me semble que la discussion qui s'est élevée à ce sujet a assez duré.

J'en arrive maintenant à sa dernière suggestion à l'effet que si la clause des taxes convenues doit demeurer dans le bill, les voituriers camionneurs devraient rencontre le Commission des transports au moment de l'établissement de leurs taxes convenus. Franchement, messieurs, comme effronterie, celles-ci me semble être d'une classe à part. De nos jours, le camionneur est en mesure de fixer des taxes convenues. Il peut établir des tarifs discriminatoires. Et M. Duncan suggère que l'un des remèdes à y apporter consiste en ce que les compagnies de chemins de fer, déjà réglementées outre mesure, ne devraient pas être autorisées à établir des taxes convenues sans qu'il puisse s'entendre avec la Commission des transports en vue de s'assurer que ces charges ne sont pas à perte pour les chemins de fer.

M. Young:

D. Je crois, si j'ai bonne mémoire, que ses paroles avaient pour but de prouver sans conteste à la commission que les chemins de fer n'allaient pas y perdre.—R. Pardon?

D. Je crois qu'il a été jusqu'à déclarer que les chemins de fer doivent porter le fardeau de la preuve à l'effet qu'ils ne sont pas exposés à y perdre; en d'autres termes, que leurs tarifs sont payants?—R. Oui. En fait, c'est là une situation que la Commission suiveillerait toujours; en effet, comme je l'ai déjà dit ici même, la Commission possède la même juridiction et l'exerce tout aussi souvent en vue d'empêcher les chemins de fer de demander un tarif trop bas, comme elle l'a pour les empêcher d'exiger un tarif trop élevé. Je ne crois pas devoir m'arrêter plus longtemps là-dessus.

Puis-je ici faire allusion à la question du blé,—j'ignore cependant si je dois m'attarder plus longtemps sur la farine, monsieur Stevens.

L'hon. M. Stevens:

D. Vous refusez-vous à admettre la farine dans le transport en vrac?—R. Oui, monsieur.

M. Young:

D. Mais pas très fortement?—R. Je le fais par principe. Je ne prétends pas que cette question soit d'intérêt vital pour les chemins de fer...

M. YOUNG: Oh! non.

Le TÉMOIN: ...à savoir, que les 11 p. 100 additionnels soient gouvernés ou non par les tarifs des Lacs ou du rail...

M. YOUNG: N'appuyez pas trop fortement là-dessus.

Le TÉMOIN: Pas plus que je ne suis disposé à admettre qu'il soit d'une importance vitale pour le commerce de la minoterie que la farine se transporte par chemins de fer.

M. McCann:

D. Pourquoi faire une exception dans ce cas-là?—R. C'est justement la réponse que je veux faire; pourquoi faire une exception pour une denrée quand cette dernière ne demande pas de traitement spécial?

M. Bertrand:

D. Il s'agit surtout de la souplesse de la commission dans l'établissement des tarifs; elle ne serait pas assez souple pour rencontrer leurs exigences?—R. Je répondrai que le transport s'est effectué d'année en année, je veux dire une bonne partie de ce transport, et qu'il obéissait à des tarifs rigides. Pour l'année que

j'ai citée, 1936 ou 1937, tout ce transport s'est effectué à des tarifs inflexibles. 54 p. 100 du transport obéissait à des tarifs établis par la Commission des chemins de fer; 35 p. 100 à des tarifs maintenus par la *Canada Steamship Lines* aux mêmes conditions que s'ils eussent été réglementés; et le reste, soit 11 p. 100, s'effectuait par les vapeurs vagabonds à n'importe quelles conditions, que j'ignore. Mais je prétend qu'il est illogique de la part des minoteries d'affirmer qu'il soit de la plus haute importance pour elles d'être autorisées à négocier un tarif de marchandises pour une cargaison particulière de farine, car 89 p. 100 de leur marchandise se transporte sur le pied d'un tarif stable.

M. Mutch:

D. Voulez-vous laisser entendre que l'effet de ce 11 p. 100 ne se fait pas sentir dans les tarifs en cours, tant sur les tarifs des Lacs et du rail que sur ceux du rail exclusivement?—R. Je suis sûr que non. L'effet pourrait s'en faire sentir pour ce qu'il vaut dans les bénéfices des minoteries, mais je crois que cet effet est absolument nul sur le transport de la farine d'exportation; et M. Pitblado s'est arrêté longtemps à montrer l'importance de l'industrie de la minoterie et l'importance de maintenir notre commerce d'exportation de farine.

Messieurs, personne n'a jamais dit et personne ne peut dire que le maintien du commerce canadien d'exportation de la farine et ses développements incessants ne soient pas d'une importance aussi vitale pour les chemins de fer de ce pays qu'ils ne le sont pour l'industrie minotière elle-même. Autrement comment pourrions-nous aller de l'avant?

Je ne sache pas, monsieur le président, que je doive rien ajouter, à moins que le Comité ne désire m'interroger.

Je désirerais terminer en déclarant que les chemins de fer favorisent ce bill parce que, à leur avis, c'est le premier effort politique sérieux qui ait jamais été tenté pour régler un aspect du problème du transport au Canada, problème compliqué par le conflit d'autorité entre les juridictions provinciales et fédérale qui est à la base même du problème.

Nous ne craignons pas qu'il en sorte un chaos. Nous ne craignons pas que prévale aucune loi de la jungle. Nous nous reconnaissons les serviteurs de la population. Nous reconnaissons qu'il est à propos et salutaire que l'on réglemente nos tarifs et nos conditions de transport.

Ce que nous voulons est que, si nous devons exercer notre commerce comme il convient, l'on nous place sur un juste pied de concurrence avec ceux qui transportent n'importe quoi à volonté, qui effectuent ce transport à des tarifs discrétionnaires et qui, (et ceci importe plus que tout le reste, surtout chez le camionneur) si leur commerce exercé sur un territoire donné s'amortit, se trouvent dans une situation de pouvoir, sans dire à personne "Avec votre autorisation" et sans sacrifice aucun de capitaux, plier simplement leur tente comme les Arabes et filer silencieusement vers des pâturages nouveaux et gras. Or c'est là la situation dont jouit présentement le camionneur.

Le vice-président:

D. Savez-vous, monsieur Walker, si M. Rand désire témoigner au nom des chemins de fer?—R. Oui, il le désire. Il m'a dit qu'il serait bref.

M. McCann:

D. Seriez-vous disposé à dire si oui ou non à votre avis, ce bill du transport venant à être adopté et appliqué, il aiderait puissamment à rétablir la situation des chemins de fer?—R. Je n'en doute nullement, monsieur.

D. Dans quelle mesure?—R. Cela me dépasse absolument. Ce serait de ma part la devinette la plus risquée possible. Comme je l'ai déclaré il y a une semaine, nous sondons le terrain. Nous ne sommes pas disposés à quémander tout un chacun de bien vouloir consentir des taxes convenues avec nous; il nous faut nous tirer d'affaires par nous-mêmes. Nous devons nous sortir d'embarras

de façon à ne créer aucune disparité injuste et nous serons tout aussi zélés à travailler en ce sens que n'importe qui.

D. Sera-ce aider puissamment les chemins de fer à se rétablir que d'adopter ce bill et de l'appliquer?

M. HEAPS: Je ne crois pas que ce soit là une question convenable à poser au témoin.

Le TÉMOIN: Je ne saurais dire. Personne ne sait, monsieur, si l'adoption de ce bill constituera une aide aussi importante. Elle servira certainement à améliorer la situation financière des deux chemins de fer. C'est là notre espoir.

M. Howden:

D. Vous ne prévoyez aucune modification sérieuse des tarifs dans un sens ou dans l'autre?—R. Non, monsieur; mais je prévois un état de stabilisation.

D. Oui, mais vous avez déclaré au cours de vos remarques qu'à votre avis il n'en résulterait pas nécessairement une hausse ou une baisse des tarifs?—R. Je visais surtout le transport sur les Lacs en parlant ainsi. Toutefois je crois que c'est plus ou moins vrai pour l'ensemble du pays.

Le VICE-PRÉSIDENT: Messieurs, il ne reste plus que M. Rand à entendre. Consentez-vous à siéger une heure ce soir?

M. HEAPS: Adopté.

Le VICE-PRÉSIDENT: Quelqu'un désire-t-il siéger demain?

Quelques honorables MEMBRES: Non.

Le VICE-PRÉSIDENT: Est-ce votre bon plaisir de siéger ce soir? Dans ce cas nous siégerons mardi pour étudier le bill article par article.

Le TÉMOIN: Un instant, monsieur le président. M. Rand m'a fait dire qu'il est assuré que tout ce qu'il pourrait dire serait de plus d'utilité lors de l'étude du bill article par article; il ne croit pas qu'il ajouterait quoi que ce soit d'utile à l'heure présente.

M. HEAPS: Monsieur le président, si nous permettons cela à M. Rand, nous aurions à faire de même pour tous ceux qui voudraient venir ici.

Le VICE-PRÉSIDENT: Nous avons devant nous toute la preuve et, quand nous étudierons le bill article par article, je crois que les membres du Comité sont d'avis qu'aucun témoin ne devrait intervenir, même et y compris les dirigeants des chemins de fer Que pensez-vous de cela, monsieur Walker? Si M. Rand veut être entendu, il ferait mieux d'être ici ce soir. Mais vous dites qu'il ne veut pas se faire entendre du tout?—R. Non.

Le VICE-PRÉSIDENT: Alors, nous ajournerons à mardi.

M. HAMILTON: Monsieur le président, quand nous étudierons le bill article par article, y aura-t-il un représentant du ministère pour s'occuper des points de droit?

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui, M. Varcoe viendra ici pour aider les membres du Comité à rédiger le bill.

Messieurs, on nous a suggéré qu'en étudiant le bill, article par article, nous devrions siéger à huis clos. Quelques autres membres du Comité s'y opposent fortement et, dans le passé, la coutume a toujours existé de tenir des séances publiques lors de l'étude des bills. Ici, les circonstances sont spéciales. Nous avons obtenu toute la preuve et, en étudiant le bill article par article, nous préparons simplement notre rapport, car, après tout, c'est simplement sur le bill, amendé ou non, que nous devons faire rapport. J'aimerais connaître l'opinion du Comité là-dessus. Que décidez-vous? Tiendrons-nous une séance publique ou non?

M. HEAPS: Monsieur le président, à mon avis ce devrait être une séance publique.

M. HAMILTON: Qu'entendez-vous par une séance publique?

Le VICE-PRÉSIDENT: Une réunion accessible au public.

M. HAMILTON: Où les membres du Comité pourront discuter librement?

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui, mais les membres du Comité seulement. Nous admettrons les journalistes, mais nous avons déjà obtenu toutes les dépositions voulues et, si c'est possible, nous avons l'intention de ne pas laisser intervenir qui que ce soit lorsque nous discuterons les articles de ce bill. Alors, messieurs, tiendrons-nous une séance publique?

M. HOWDEN: Une séance publique créerait une meilleure impression, monsieur le président.

Le VICE-PRÉSIDENT: Il n'y a pas de règlement là-dessus; la décision en revient au Comité.

M. HEAPS: Monsieur le président, j'aimerais avoir quelques renseignements; le secrétaire pourrait peut-être nous les obtenir.

Le VICE-PRÉSIDENT: J'ai demandé au secrétaire du Comité de préparer un tableau de toutes les conclusions, les recommandations, les projets d'amendements et ainsi de suite. Ce tableau imprimé et indiquera la page, le numéro de l'exposé; ainsi, lorsque nous étudierons les articles du bill, vous aurez dans ce tableau tout ce qui s'est passé.

M. HEAPS: Il y a certains renseignements que je désirerais avoir afin de m'éclairer moi-même sur l'attitude à adopter quant aux conclusions découlant de divers témoignages. Par exemple, j'ai posé aujourd'hui à M. Walker une question à laquelle il n'a pu répondre. J'ai demandé d'autres renseignements à d'autres témoins sans parvenir à les obtenir. Le secrétaire du Comité pourrait peut-être se les procurer afin que tous les membres du Comité puissent en prendre connaisance. J'aimerais savoir quel est le volume de marchandises que les chemins de fer canadiens ont transporté dans tout le Canada.

Le VICE-PRÉSIDENT: En quelle année?

M. HEAPS: Pour les cinq dernières années. Je voudrais aussi savoir quel est le volume de marchandises transporté par eau au Dominion; c'est-à-dire le transport côtier. J'aimerais aussi savoir, pour le donner au Comité, combien l'Etat dépense chaque année, pour entretenir notre réseau de canaux et les immobilisations qu'il a placées dans ce réseau. Autant que possible, je voudrais savoir quels sont les frais annuels qu'encourt le gouvernement pour entretenir les chenaux et les voies navigables du pays qu'emprunte les transports par eau. J'ai obtenu certains renseignements qui indiqueraient que l'Etat y consacre environ douze millions de dollars chaque année, mais j'aimerais avoir des chiffres plus officiels pour les faire consigner au compte rendu.

Le PRÉSIDENT: A mon sens, c'est une tâche considérable.

M. HEAPS: Le secrétaire pourrait peut-être, je crois, se procurer ces renseignements. Si le Bureau de la statistique ne les a pas, nous pourrions peut-être les obtenir avec l'aide des dirigeants des chemins de fer.

Le VICE-PRÉSIDENT: Vous voulez ces renseignements par écrit?

M. HEAPS: Oui.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, vu votre décision ordonnant que nous ne serons pas entendus du tout lorsque vous étudierez le bill article par article...

Le VICE-PRÉSIDENT: Ce n'est pas ma décision; c'est l'opinion des membres du Comité.

Le TÉMOIN: Me permettez-vous de suggérer d'ajouter cet autre amendement.

Le VICE-PRÉSIDENT: Oui.

[M. G. A. Walker, K.C.]

Le TÉMOIN: Nous suggérons d'ajouter à la fin du paragraphe 2 de l'article 35:

> Une taxe convenue sera imposée sur la base établie de fixation des tarifs et s'exprimera en cents par 100 livres ou toute autre unité que la Commission approuvera; et le tarif sur chargement complet de wagon pour un wagon ne devra pas excéder le tarif consenti pour un plus grand nombre de wagons.

Nous suggérons cet amendement à la suite de l'assurance que le ministre des Transports a donnée à ce Comité au début, à savoir que le bill dirait clairement que le petit expéditeur ne souffrira pas d'une disparité au bénéfice de l'expéditeur plus important; et cet amendement, je le crois bien, couvre tout.

M. Hamilton:

D. S'appliquerait-il aux chargements partiels de wagon?—R. Ah! non. Il ne peut y exister de distinction entre les expéditeurs en ce qui concerne les chargements partiels de wagons.

D. Mais supposons qu'un expéditeur voudrait envoyer 50 barils de clous par semaine et qu'un autre n'en expédirait que 10?—R. C'est tellement inconcevable.

M. Young:

D. Pourquoi est-ce inconcevable?—R. Je ne puis concevoir que nous consentions des taxes convenues au sujet de produits de cette sorte, voilà tout. Je n'y ai même jamais pensé.

D. C'est ce dont nous discutions l'autre jour. En supposant qu'un expéditeur ait un bon lot de marchandises à envoyer, mettons 50 barils de clous et que l'autre n'en ait qu'un à expédier par semaine. Celui qui expédie 50 barils de clous par semaine bénéficiera d'une entente, mais les chemins de fer seront-ils disposés à accorder le même ou essentiellement le même avantage à l'autre expéditeur?—R. Oui, monsieur.

D. Il n'y a aucun doute là-dessus?—R. Cela ne fait pas de doute.

M. McKinnon:

D. Le volume n'est pas un facteur du tout, n'est-ce pas?—R. Non, le volume n'a jamais été un facteur.

Le VICE-PRÉSIDENT: Continuez avec vos amendements, vous alliez très bien.

Le TÉMOIN: C'est tout, monsieur le président.

Le VICE-PRÉSIDENT: Alors nous nous réunirons mardi à 10 h. 30 du matin pour étudier le bill article par article.

M. McKINNON: Il n'y a pas de réunion ce soir.

Le VICE-PRÉSIDENT: Non, nous nous réunirons mardi prochain.

M. McIVOR: C'est le 24.

Le VICE-PRÉSIDENT: La Chambre siège le 24. Le premier ministre l'a laissé entendre. Elle siège aussi le jour de l'Ascension.

(Le Comité s'ajourne à six heures de l'après-midi pour se réunir de nouveau le mardi 24 mai 1938, à 10 h. 30 de l'avant-midi.)

APPENDICE 1

(PRÉSENTÉ PAR M. DUNCAN DE TORONTO)

DÉPENSES SUR LES ROUTES DANS LES PROVINCES À MÊME DES FONDS PRÉLEVÉS AU MOYEN D'IMPÔTS AUTRES QUE LA TAXE D'ENREGISTREMENT ET LA TAXE SUR L'ESSENCE, À L'EXCLUSION DES ROUTES URBAINES

	1937	1936	1935	1934	1933
Comtés dans la province	$1,503,714	$1,273,028	$2,125,010	$1,595,103	$2,108,516
Townships dans la province	1,169,385	1,664,516	2,354,942	1,501,742	1,776,389
Routes de colonisation, township	162,074	142,099	95,522	136,799	119,292
Développement du Nord, gvt fédéral	3,860,006	4,347,019	1,089,464	1,992,101	90,528
	$6,695,179	$7,426,662	$5,664,938	$5,225,745	$4,094,725

APPENDICE 2

(PRÉSENTÉ PAR M. DUNCAN DE TORONTO)

CORRECTIONS AU COMPTE RENDU DE L'EXPOSÉ DE LEWIS DUNCAN, K.C., PAGES 149 À 187 DU COMPTE RENDU DU COMITÉ PERMANENT DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES, LE JEUDI 12 MAI 1938

Page	Ligne	
149	11	Remplacer "un exposé" par "des graphiques".
154	25	Remplacer "est" par "n'est pas".
	37–39	Remplacer les trois lignes par "les possibilités, pour les petites industries qui grandissent dans les parties rurales d'embaucher un plus grand nombre de personnes, redonnent à la campagne les avantages du transport à bon marché, dont les premiers colons".
	46	Remplacer "Saint-Paul" par "Seaforth".
149	49	Correction de la version anglaise seulement.
157	25	Remplacer "atteint" par "excédé".
159	dernière ligne	Remplacer "50 p. 100" par "10 p. 100".
160	27	Remplacer "je prétends que pas un seul jour ne se passe sans que" par "je prétends qu'il n'est pas un seul hameau où".
	36	Remplacer "James Mather" par "James Mayor".
160	37–38	Remplacer "tout ce qui peut justifier" par "que rien ne peut justifier".
	41	Remplacer "Ce dernier aspect de la question" par "La dernière cause".
158	6	Correction de la version anglaise seulement.
159	2	Correction de la version anglaise seulement.
	4	Correction de la version anglaise seulement.
167	43	Remplacer "et l'Etat en garde la possession" par "bien que ces derniers appartiennent à l'Etat".
161	3e ligne du bas	Correction de la version anglaise seulement.
162	11	Correction de la version anglaise seulement.
	13	Correction de la version anglaise seulement.
170	8	Remplacer "d'une compagnie ferroviaire américaine, son" par "des chemins de fer américains de première classe, leur".
162	18	Correction de la version anglaise seulement.

Page	Ligne	
170	11	Remplacer "pour dégâts aux" par "sur".
172	3e ligne du bas	Commencer paragraphe avec "Maintenant".
173	9 et 10	Remplacer "il faut diviser 2,000 livres par 10" par "c'est un chiffre commode; on peut faire la comparaison des frais de tonnage en divisant 2,000 par 10".
174	18	Remplacer "95" par "25".
166	11	Correction de la version anglaise seulement.
175	48	Remplacer "2.42" par "$2.82".
176	39	Remplacer "profitent" par "ne profitent pas".
168	19	Correction de la version anglaise seulement.
177	5	Remplacer "la Commission entendit des témoins des chemins de fer qui ont pu nous révéler les chiffres qu'ils avaient" par "on leur demanda d'amener des employés qui pourraient donner les chiffres en leur possession".
177	12	"La prise et la livraison à domicile entre Etats a été suivie de décision" par "Cette enquête fut suivie de la décision de la Commission de commerce entre Etats dans l'affaire de cueillette et de livraison".
180	24	Remplacer "$6" par "11.70 la tonne".
186	27	Remplacer "clairement" par "dans une faible mesure".

APPENDICE 3

(Présenté par M. Patton de Toronto)

Canadian Automotive Transportation Association
42 St. Ives Cres.,

Toronto, Ont., 16 mai 1938.

L'honorable lieutenant-colonel Thos. Vien, député,
Président du Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes,
Chambre des communes
Ottawa, Ont.

Monsieur,—J'aimerais apporter les corrections suivantes au compte rendu du 12 mai (nº 5), relativement au bill 31, Loi des transports, 1938:

Page 134, 5e et 6e lignes du bas, remplacer "Les associations ontariennes qui font partie de notre fédération recommandent" par "Notre succursale ontarienne recommande".

Page 129, correction de la version anglaise seulement.

Page 132, correction de la version anglaise seulement

Page 140, 11e ligne, insérer un tiret après le mot "provinces" et remplacer le reste du paragraphe par les mots suivants: "nous avons en Ontario 30 p. 100 des véhicules automobiles publics du Canada,—il y avait 378 voituriers à forfait sur un total de 6,892 le 31 mars 1938; c'est 5.5 p. 100 du total".

Page 142, 1ère ligne, remplacer "ne pouvons" par "voulons"; 4e ligne, remplacer "loi" par "Loi des chemins de fer"; 21e ligne, après le mot "transport" ajouter le mot "roulier"; 4e ligne du bas, remplacer "empêchent l'adoption de taux fixes" par "fixent les taux à l'heure actuelle".

Page 146, 4e ligne du bas, remplacer "énoncer ce que nous" par "l'énoncer. Nous".

Page 142, correction de la version anglaise seulement.

Votre tout dévoué,

M. P. PATTON.

APPENDICE 4

(Présenté par M. Brown de Toronto)

TORONTO 2, 17 mai 1938.

Mentionnez le dossier nº 1317-5.

Le lieutenant-colonel THOMAS VIEN, député,
Président du Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes,
Chambre des communes,
Ottawa, Ontario.

MONSIEUR,—L'un de nos membres, qui a lu le compte rendu du Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes, a attiré mon attention sur la réponse du signataire à M. O'Neill, page 28 des Procès-verbaux et Témoignages, fascicule nº 1. Il y a erreur apparemment. Il faudrait, à la ligne 24, biffer le mot "nécessairement" et à la ligne 25 remplacer le mot "transport" par les mots "nécessité et commodité". C'es le terme employé pour désigner le permis requis dans les diverses provinces. Si la chose est cohérente, je vous serais obligé de faire la correction aux Procès-verbaux et Témoignages.

Votre dévoué,

Le directeur, service du transport,
S. B. BROWN.

SESSION DE 1938

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

concernant

LE BILL n° 31—LOI DES TRANSPORTS, 1938

Fascicule No 8

SÉANCE DU MARDI 24 MAI 1938

APPENDICES AU PRÉSENT FASCICULE

Appendice n° 1—Résolution adoptée le 4 mai 1938 par la Chambre de commerce du district de Montréal.

Projets d'amendement au bill n° 31

Appendice n° 2—The Canadian Industrial Traffic League. Coutume britannique concernant les taxes convenues.

Appendice n° 3—Canadian Transport Company, Limited, Montréal. Article 10 (4).

Appendice n° 4—M. Lewis Duncan, K.C., Toronto, au nom de The Automotive Transport Association of Ontario, PARTIE V.

Appendice n° 5—La Chambre de commerce d'Hamilton. Droits de port.

Appendice n° 6—Association des manufacturiers canadiens. Droits de port.

Corrections aux témoignages

Appendice n° 7—M. Lewis Duncan, K.C., Toronto, au nom de The Automotive Transport Association of Ontario.

Appendice n° 8—Le Board of Trade de Toronto.

Appendice n° 9—The Canadian Industrial Traffic League.

OTTAWA

J.-O. PATENAUDE, O.S.I.

IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI

1938

PROCÈS-VERBAL

MARDI 24 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 heures 30, sous la présidence de sir Eugène Fiset, vice-président.

Membres présents: MM. Barber, Bertrand (*Laurier*), Bonnier, Brown, Duffus, Elliott (*Kindersley*), sir Eugène Fiset, Hamilton, Hansell, Hanson, Heaps, Howden, Isnor, Lockhart, MacKinnon (*Edmonton-Ouest*), McCulloch, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), McNiven (*Regina-City*), Mullins, Mutch, O'Neill, Parent (*Terrebonne*), Ross (*Moose-Jaw*), Stevens, Wermenlinger.

Sont aussi présents: L'honorable M. Howe, ministre des Transports; M. W. E. Campbell, chef de la division du trafic de la Commission des chemins de fer.

Etude du bill n° 31 intitulé "Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs".

Une lettre en date du 23 mai est reçue de M. L. Duncan, de Toronto, demandant de substituer un tableau y attaché à un autre tableau fourni par lui par erreur et imprimé comme Appendice n° 1 à la page 348 des Procès-verbaux et Témoignages. (*Voir Appendice n° 7 de ce jour.*)

Une lettre est reçue de M. Brown, Association des manufacturiers canadiens, énonçant que ladite association approuve la proposition de la Chambre de commerce d'Hamilton d'incorporer les droits de port dans le bill n° 31. (*Voir Appendice n° 6 de ce jour.*)

Les renseignements demandés à la dernière réunion par M. Heaps au sujet du trafic par chemins de fer et par canaux et des frais concernant les canaux, lui sont fournis.

Le Comité se met à l'étude du bill article par article.

L'article 2 (1) (a) (b) (c) (d) est adopté.

Article 2 (1) (e).

M. Stevens propose que l'article 2 (1) (e) soit biffé et remplacé par le suivant:

Marchandises en vrac signifie toutes marchandises chargées ou frétées sur des navires et qui ne sont pas empaquetées ni renfermées dans des sacs, balles, boîtes, barils, emballages à claire-voie ou tout autre contenant et les marchandises suivantes ainsi chargées ou frétées, qu'elles soient ainsi empaquetées ou renfermées ou non: le grain et les produits du grain; le sucre, la farine, la provende et les engrais chimiques; les minerais et les minéraux; le sable, la pierre, le gravier et la terre à porcelaine; la houille et le coke; le sel, le soufre, la cendre de soude, et la chlorure de calcium, le bois à pulpe, la pulpe de bois; le papier à journal, les poteaux, les billes, le bois d'œuvre et le bardeau; le foin, la ficelle d'engerbage; le fer et les produits de l'acier, les rebuts de fer et d'acier, la fonte; les coquilles d'huîtres.

Le ministre des Transports déclare que si l'amendement de M .Stevens était adopté le bill devrait être rejeté. La motion n'est pas formellement mise aux voix.

M. Stevens propose que le sucre soit ajouté à la liste des exemptions. En amendement, M. Howden propose que le sucre ne soit pas inclus dans ladite liste.

Le sous-amendement, mis aux voix, est adopté sur le vote suivant:

Pour: MM. Bertrand (*Laurier*), Duffus, Elliott (*Kindersley*), Hamilton, Hansell, Hanson, Howden, MacKinnon (*Edmonton-Ouest*), McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), Mutch, O'Neill, Parent (*Terrebonne*), Ross (*Moose-Jaw*)—13.

Contre: MM. Barber, Brown, Heaps, Isnor, Lockhart, McNiven (*Regina-City*), Stevens—7.

M. Ross (*Moose-Jaw*) propose que les produits et sous-produits du grain soient inclus dans la liste des exemptions. Mise aux voix, la proposition est rejetée; pour: 7; contre: 14.

M. Ross (*Moose-Jaw*) propose que la Partie II du bill soit retranchée. Mise aux voix, la proposition est rejetée; pour: 3; contre 16.

M. Stevens propose que le papier à journal, le bois d'œuvre et le bardeau soient ajoutés à la liste des exemptions. Mise aux voix, la proposition est rejetée; pour: 9; contre: 11.

M. Stevens propose que les rebuts de fer et d'acier soient inclus dans la liste des exemptions. La proposition, mise aux voix, est adoptée.

M. Stevens propose que la ficelle d'engerbage soit incluse dans la liste des exemptions. Mise aux voix, la proposition est rejetée; pour: 5; contre: 14.

Sur l'avis du ministre des Transports, le Comité convient d'insérer après les mots "frétées sur des navires" les mots "sauf selon qu'autrement stipulé à la présente loi".

Il est convenu d'insérer après le mot "grain" les mots suivants: "et les produits du grain, y compris la farine et issues de minoteries en sacs" et de biffer la dernière ligne, à savoir: "bois à pulpe, poteaux et billes", et de leur substituer les mots suivants: "bois à pulpe, pulpe de bois, poteaux et billes, y compris le bois à pulpe et la pulpe de bois en balles".

L'article 2 (1) (e) modifié est adopté.

L'article 2 (1) (f) et (g) est adopté.

L'article 2 (1) (h). Sur la proposition de M. Parent (*Terrebonne*), il est

Décidé: De remplacer les mots "cent cinquante" par les mots "cinq cents".

L'article 2 (*l*) (*h*) modifié est adopté.

L'article 2 (*l*) (*i*) (*j*) (*k*) (*l*) (*m*) est adopté; l'alinéa (*n*) est adopté sur division.

L'article 2 (2) est adopté.

Les articles 3 et 4 sont adoptés.

Article 5. M. Stevens exprime l'avis que la Commission et non le ministre devrait émettre le permis. L'article 5 est réservé.

Les articles 6, 7, 8 et 9 sont adoptés.

Le Comité s'ajourne à quatre heures de l'après-midi.

La séance est reprise à quatre heures de l'après-midi, sous la présidence de Sir Eugène Fiset, vice-président.

Membres présents: MM. Bertrand (*Laurier*), Bonnier, Duffus, Dupuis, Edwards, Elliott (*Kindersley*), sir Eugène Fiset, Hamilton, Hanson, Heaps, Howden, Isnor, Johnston (*Bow River*), Lockhart, McCallum, McCulloch, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), McNiven (*Regina-City*), Maybank, Mutch, O'Neill, Parent (*Terrebonne*), Pelletier, Ross (*Moose Jaw*), Stevens.

Sont aussi présents: L'honorable M. Howe, ministre des Transports; M. W. E. Campbell, chef de la division du trafic de la Commission des chemins de fer.

Article 10. A la demande de M. Stevens, cet article est réservé pour être rédigé de nouveau.

L'article 11 est adopté.

Article 12 (1) et (2) est adopté. Le paragraphe (3) est biffé. (4) Correction de la version anglaise seulement. (5) Sur la proposition de M. Bertrand (*Laurier*), les mots "Pointe-au-Père" sont remplacés par les mots "l'extrémité ouest de l'île d'Orléans". Sur la proposition de M. Isnor, le paragraphe (6) suivant est ajouté:

"(6). Les dispositions de la présente Partie ne s'appliquent point lorsqu'il s'agit de navires faisant le transport des marchandises ou des passagers entre les ports ou endroits des provinces Maritimes et des ports ou endroits des grands lacs; cependant, lesdits navires sont assujétis aux dispositions de la présente Partie à l'égard des marchandises ou des passagers qu'ils ont accepté de transporter par eau d'un port ou endroit des grands lacs à un autre port ou endroit des grands lacs."

L'article 12 modifié est adopté.

Article 2 (1). Le Comité revient à ce paragraphe et y ajoute l'alinéa (*f*) suivant:

"(*f*) "Grands lacs" signifie les lacs Ontario, Erié, Huron (y compris la baie Georgienne), Michigan et Supérieur, et les eaux qui les relient, et comprend le fleuve Saint-Laurent et ses tributaires, aussi loin vers la mer que l'extrémité ouest de l'île d'Orléans;"

L'alinéa (*f*) primitif devient l'alinéa (*g*) et l'alinéa (*h*) suivant est ajouté:

"(*h*) "Provinces Maritimes" signifie les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard;".

Les lettres des autres alinéas de l'article 2 (1) doivent être changées.

L'article 2 (1) modifié est adopté.

L'article 13 est adopté.

Article 14 (1). Les mots "par air" sont ajoutés après le mot "transporter". Le paragraphe (1) modifié est adopté.

Les paragraphes (2) et (3) sont adoptés.

L'article 15 est adopté à l'exception du paragraphe (1) (*b*), qui est réservé pour être rédigé de nouveau.

Article 16. Sur la proposition de M. Hamilton, les mots "pour le transport des marchandises et des voyageurs" sont retranchés du paragraphe (1). Le paragraphe (1) modifié est adopté; le paragraphe (2) est adopté.

Article 17. (1). A la 2e ligne, après le mot "règlement" les mots "ou résolution" sont ajoutés.

(2) Après le mot "règlements", les mots "ou résolutions" sont ajoutés.

(3) Après le mot "règlements", les mots "ou résolutions" sont ajoutés.

(4) Sur la proposition de M. Hamilton, les mots "à l'égard du transport de marchandises ou de voyageurs" sont biffés. Après le mot "règlement", les mots "ou une résolution" sont insérés. L'article 17 modifié est adopté.

L'article 18 est adopté.

Article 19. Il est convenu, sur la proposition de M. Stevens, de placer cet article avant l'article 17. L'article est adopté.

Les articles 20 à 31, tous deux inclusivement, sont adoptés.

Article 32. Après le mot "eau" les mots "ou par air" sont insérés. L'article 32 modifié est adopté.

Les articles 33 et 34 sont adoptés.

Le Comité s'ajourne au jeudi 26 mai, à 10 heures 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,

JOHN T. DUN.

APPENDICE N° 1

Résolution adoptée le 4 mai 1938 par les administrateurs de la Chambre de commerce du district de Montréal.

Chambre des communes—Bill n° 31

La Chambre de commerce du district de Montréal approuve le principe du bill n° 31, présentement à l'étude, instituant une commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs, ce qui aurait pour effet d'étendre la juridiction de la Commission des chemins de fer et de lui permettre de comparer la réglementation et la régie des services de transport par chemins de fer, navires et aéronefs.

Elle approuve notamment le principe contenu dans la Partie V concernant les taxes convenues; elle a pleine confiance en la Commission en ce qu'elle appliquera les articles 35 à 37 inclusivement avec une pleine mesure de justice et de loyauté dans l'intérêt général du Canada.

Toutefois, la Chambre regrette que le nouveau bill n'embrasse pas la régie du transport roulier.

En passant, elle regrette aussi que le bill n° 31 ne prévoit pas, comme le bill "B" de l'année dernière, la surveillance, par la nouvelle commission, des tarifs mis en vigueur dans les divers ports et havres du Canada.

Copie conforme.

Le directeur-secrétaire,

(Signé) ROSARIO GAUDRY.

Le 6 mai 1938.

APPENDICE N° 2

TORONTO, 18 mai 1938.

Dossier C.I.T.L. n° 18.

M. THOMAS VIEN, député,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

Sujet: Bill n° 31 de la Chambre des communes notamment les "taxes convenues"

MONSIEUR,—A la suite de la comparution de la *Canadian Industrial Traffic League* devant le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes dans la soirée du 13 mai, l'avis a été exprimé qu'il conviendrait de vous transmettre pour votre examen copie de la communication annexée, portant la date du 29 avril 1938, reçue de la *British Traders' Traffic Conference.*

La communication annexée n'appelle aucun commentaire.

J'en adresse trois ou quatre exemplaires supplémentaires à quelques membres du Comité, qui en ont personnellement fait la demande.

Votre dévoué,

Le président,

C. La FERLE.

THE TRADERS' TRAFFIC CONFERENCE

34, International Exchange
Rue Edmund
Birmingham (3)

Secrétaire
H. H. Mansfield, A.M. Inst. T.

29 avril 1938.

Taxes convenues

Monsieur,—J'ai reçu votre lettre-télégramme se rapportant au sujet précité. En réponse je dois vous dire qu'il ne s'est pas produit de changement notable dans la situation depuis ma lettre du 19 avril 1937 (copie ci-jointe).

Depuis cette date je n'ai eu connaissance d'aucune opposition de la Presse à l'octroi de taxes convenues ou par transport roulier ou par transport par eau.

Les demandes, après consultation entre les commerçants en cause, sont publiées dans la Presse, et les détails exacts de toute demande particulière peuvent être obtenus du registraire du *Railway Rates Tribunal,* Bush-House, Aldwych, W. C. 2, à peu de frais.

Le volume de trafic auquel s'appliquent les taxes convenues est relativement peu important, comme le démontre l'extrait ci-joint du jugement consigné au Procès-verbal du *Railway Rates Tribunal* à la revue des taxes régulières et des taxes exceptionnelles.

Votre dévoué

Le secrétaire,

(Signé) H. H. MANSFIELD.

Le secrétaire général,
Canadian Industrial Traffic League,
Toronto, Ontario.

Extrait du

Procès-verbal du *Railway Rates Tribunal,* année 1936, n° 24
Revue de 1936 des taxes régulières et des taxes exceptionnelles

Jugement

(En date du 18 juin 1935)

"M. Wood, vice-président de la compagnie de chemin de fer *London, Midland and Scottish,* qui a rendu témoignage au nom des quatre compagnies fusionnées, nous informe que les compagnies de chemin de fer ont tiré avantage des taxes convenues consenties et que 1⅓ p. 100 de la recette totale des quatre compagnies en 1934 provenant du transport de marchandises par train de marchandises et par train de voyageurs sont imputables aux taxes convenues. Cela signifie que la recette brute des quatre compagnies en 1934 imputable aux taxes convenues est d'environ £1,500,000, et, à notre avis, nous basant sur les témoignages entendus à l'occasion de la demande d'approbation de chaque taxe convenue, la recette nette de chacune des quatre compagnies en 1934 fut dans une certaine mesure supérieure à ce qu'elle eût été si la taxe convenue n'avait pas été appliquée.

Nous constatons que la modification de toute taxe régulière et une modification correspondante des taxes exceptionnelles de l'une quelconque des compagnies

ne permettrait pas à la compagnie de réaliser son revenu régulier, que, dans ces circonstances, nous ne sommes pas tenus par la loi d'effectuer aucune modification desdites taxes convenues et en conséquence nous ne le faisons pas."

TRADERS' TRAFFIC CONFERENCE,
34, International Exchange
Rue Edmund,
Birmingham (3).
19 avril 1937.

T. C. 5738

Loi du trafic roulier et ferroviaire, 1933
Taxes convenues

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 mars concernant les taxes convenues. Vous le savez probablement, cette clause fut insérée dans la Loi du trafic roulier et ferroviaire, 1933, premièrement dans le but de permettre aux compagnies de chemin de fer de faire concurrence aux voituriers rouliers. En passant, disons que ce fut la légalisation d'une pratique antérieure, dans certains cas, à l'adoption de la loi. En ce pays, la concurrence roulière avec les chemins de fer s'est exercée surtout dans les plus hautes catégories de la classification, disons de 10 ou 11 à 21, mais dernièrement les voituriers rouliers ont étendu leurs opérations aux catégories plus basses.

Jusqu'à présent, les taxes convenues approuvées s'appliquaient surtout au commerce de détail comprenant de nombreux colis mais dont le tonnage est relativement faible. Les compagnies de chemin de fer n'ont manifesté aucune disposition à appliquer les taxes convenues aux denrées principales du pays comme le fer, l'acier, la houille, etc., qui composent l'immense partie du tonnage transporté.

La liste incluse indiquant les demandes concernant les taxes convenues présentées au commencement de la présente année vous donnera une bonne idée des catégories de marchandises qui font l'objet des ententes, et il est intéressant d'observer qu'on estime à environ 5 p. 100 seulement la recette des compagnies de chemin de fer provenant du transport de marchandises faisant l'objet des taxes convenues. A ce sujet, l'article ci-inclus paru dans le *Modern Transport* du 12 septembre 1936, vous sera peut-être de quelque intérêt.

En réponse à la question précise posée dans le troisième paragraphe de votre lettre ("Cette clause, dans son application, favorise-t-elle les chemins de fer à l'exclusion des autres catégories de voituriers"). Elle était certainement destinée à favoriser les compagnies de chemins de fer, mais elle ne leur conférait aucun droit légal exclusif au trafic, bien qu'il soit à noter que, règle générale, l'une des conditions de l'octroi des taxes convenues c'est que les commerçants s'engagent à confier la totalité de leur trafic aux compagnies de chemins de fer.

Quant au cinquième paragraphe de votre lettre, qui indique que les compagnies de chemins de fer de votre pays déclarent que la même clause donne satisfaction en Grande-Bretagne, il n'y a pas de doute que la chose soit exacte au point de vue des compagnies de chemins de fer et que cette catégorie de commerçants qui bénéficient des taxes convenues, mais on ne saurait nier qu'une forte opinion existe ici à l'effet que l'introduction du régime est mal vue. Il faut sans doute se rappeler que les taxes convenues ont été accordées, nous l'avons déjà dit, surtout aux catégories de marchandises les plus élevées dans la classification, lesquelles, au point de vue de leur valeur, etc., avaient le moins besoin de protection, alors que dans ces industries où, principalement pendant la crise, quelque allègement du fardeau des tarifs ferroviaires aurait été bien accueilli, les taxes convenues n'en ont pas apporté dans le cas des denrées principales comme la houille, le fer, l'acier, etc. En d'autres termes, le problème en

ce pays semble avoir été envisagé non au point de vue de ce qui aurait réellement bénéficié à l'industrie mais en vue de protéger l'intérêt des compagnies de chemins de fer.

L'introduction des taxes convenues dans le régime des tarifs ferroviaires qui avaient été antérieurement détaillées sur la classification a produit des effets troublants parce que sous le régime des taxes convenues, il peut n'être pas tenu compte de la classification, de la distance, etc., et on peut appliquer le même chiffre à une grande catégorie de produits et de distance. En outre, la taxe convenue, comme il est indiqué plus haut, n'a été accordée à ces industries pour lesquelles existent les formes concurrentielles de transport. Les commerçants craignent que le régime des taxes convenues n'ait pas un caractère permanent et que les compagnies de chemins de fer ne les appliquent que pour détruire la concurrence du transport roulier, ce qui, une fois accompli, sera, estime-t-elle, suivi d'une augmentation des taux. Toute application étendue du régime des taxes convenues entraînerait évidemment le bouleversement de la classification et la suppression de toute considération comme "qu'est-ce que le trafic peut supporter", etc.

Votre dévoué,

Le secrétaire.

M. JAMES MAYOR,
Canadian Industrial Traffic League,
199, rue River,
Toronto.

APPENDICE No 3

CANADIAN TRANSPORT CO. LTD.

315, RUE SAINT-SACREMENT,
MONTRÉAL,
CANADA

Le 20 mai 1938.

Le lieutenant-colonel THOMAS VIEN, député,
Président du Comité permanent
des chemins de fer, canaux et télégraphes,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

Bill n° 31—Loi des transports, 1938

MONSIEUR,—Nous désirons attirer l'attention de votre Comité sur la phraséologie du paragraphe quatre de l'article 10 du bill précité qui stipule:

> "Le Ministre *peut* mentionner dans le permis les ports entre lesquels *le navire ou les navires qui y sont indiqués* peuvent transporter les marchandises ou les passagers, ainsi que l'horaire des services qui doit être maintenu."

L'interprétation que nous donnons à ce paragraphe et aux paragraphes précédent, c'est que le navire ou les navires que le permissionnaire se propose d'exploiter doivent être mentionnés dans la demande de permis et, en outre, que quand le permis est émis il ne s'applique qu'aux navires mentionnés et non aux autres.

Nous estimons que la pleine signification de ces règlements puisse ne pas être assez évidente. Les exploitants de services réguliers qui utilisent les navires affrétés ne sont pas renseignés assez à l'avance sur les noms des navires dont ils doivent se servir. Les navires sont retenus d'avance selon qu'il sont requis

et ils sont mis en disponibilité. De fait, en certains cas, des engagements sont pris pour des dates approximatives de chargement, et le navire destiné à tenir l'engagement est subséquemment fourni et l'expéditeur en est averti.

Vous comprendrez que dans de telles conditions (qui sont fréquentes dans l'affrètement) il serait impossible de désigner les navires dont se servira l'affréteur qui demande un permis.

M'est-il permis de proposer à votre Comité d'examiner ce point en vue de modifier l'article à l'effet que l'affréteur puisse de temps à autre désigner au ministre les noms des navires qui seront utilisés dans le service pour lequel un permis lui a été émis, et que l'affréteur ait le droit d'utiliser les navires mentionnés à son permis pourvu qu'ils répondent aux dispositions du permis et de la Loi de la marine marchande.

Le tout est respectueusement soumis à votre considération.

Votre tout dévoué,

CANADIAN TRANSPORT COMPANY LIMTED,

Le gérant pour l'Est,

A. L. PALMER.

APPENDICE No 4

73 OUEST, RUE ADELAÏDE,
TORONTO 2, CANADA,
Le 23 mai 1938.

Le colonel THOMAS VIEN, C.R., député,
Président du Comité permanent,
des chemins de fer, canaux et télégraphes,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

Bill nº 31, Partie V

MONSIEUR,—Pour les raisons déjà indiquées dans les Témoignages, l'*Automotive Transport Association of Ontario* est opposée au principe des "taxes convenues"; et nous faisons respectueusement observer que cette partie du bill devrait être retranchée.

Toutefois, au cas où le principe des taxes convenues serait approuvé, nous faisons respectueusement remarquer que les amendements contenus dans le mémoire ci-inclus devraient être rapportés à la Partie V.

Votre dévoué,

LEWIS DUNCAN.

Pièce jointe.

AMENDEMENTS PROPOSÉS AU BILL Nº 31

Le principe de la Partie V doit-il être approuvé?

Article 35, paragraphe 1

Modifier le paragraphe dans le sens suivant:

(*a*) Biffer les mots: Nonobstant toute disposition de la *Loi des chemins de fer*, de la présente loi ou de tout autre statut".

L'effet de l'amendement proposé est de rendre applicable aux taxes convenues les dispositions de la Loi des chemins de fer, en vigueur depuis longtemps, qui interdisent les taux qui sont injustes, déraisonnables et qui sont un sujet de disparité et de préférence (article 325).

(*b*) Insérer entre "expéditeur" et "Toutefois", à la sixième ligne, "exprimées en termes de monnaie canadienne par cent livres ou par tonne de deux mille livres".

L'effet de l'amendement proposé est d'exiger que les taxes convenues appliquables aux différents expéditeurs soient exprimées en termes comparables.

(*c*) Ajouter au paragraphe ce qui suit:

"et ladite taxe ne doit pas être approuvée tant qu'il n'a pas été démontré à la satisfaction de la Commission que la recette à tirer du trafic mentionné à l'entente s'élèvra à une somme suffisant à payer une proportion raisonnable des frais bruts d'exploitation, des obligations du voiturier, sous formes d'impôts et d'intérêt".

L'amendement proposé stipule en substance que quand un voiturier désir effectuer une entente spéciale avec un expéditeur, le voiturier doit être à démontrer à la Commission que le commerce n'est pas subventionné aux frais des contribuables ou des obligataires.

Article 35, paragraphe (2)

Modifier le paragraphe de façon à ce qu'il soit libellé dans les termes suivants:

(2) Dans les sept jours qui suivent la date de la convention le voiturier doit:

(*a*) déposé à la Commission un duplicata de convention ainsi que tous les détails exprimés dans le language des tarifs publiés du voiturier, des marchandises que l'on estime devoir être transportées sous le régime de la convention ainsi que le tonnage et les endroits de provenance et de destination et les taxes que l'expéditeur doit payer pour le transport, par eau, rails, roulage ou air; ainsi que les réductions ou augmentations supposées des taux pour les différents mouvements qui peuvent être censés résulter de la convention proposée.

(*b*) déposer à la Commission un avis de la demande d'approbation de la taxe convenue.

(*c*) trente jours avant l'audition de ladite demande, donner un avis public de ladite demande en la publiant une fois, ainsi que la convention, dans la *Gazette du Canada* et une fois dans un quotidien publié dans le comté où se trouve le siège social de l'expéditeur; et de toute autre façon que la Commission peut prescrire.

L'effet de l'amendement proposé est triple:

(*a*) Fournir à la Commission les détails sur le tonnage, les marchandises et les taux nécessaires pour déterminer l'effet des taxes convenues;

(*b*) Donner les renseignements publics suffisants sur les termes de la convention proposée; et

(*c*) Accorder un délai suffisant pour l'étude convenable par les parties intéressées de l'effet de la convention proposée.

Article 35, paragraphe (3)

Modifier le paragraphe en retranchant les mots: "ou sans restriction de délai" et en les remplaçant par les mots "n'excédant pas une année".

L'effet de l'amendement est d'empêcher la création de l'intérêt acquis dans les taxes convenues qui pourrait se perpétuer pour une période indéfinie sans égard aux fluctuations de la valeur monétaire ou autres considérations.

Article 35, paragraphe (4) (c)

Modifier le paragraphe en retranchant les mots: "un voiturier" et en les remplaçant par les mots: "toute personne engagée dans le transport des marchandises".

L'effet de l'amendement proposé est de mettre à la disposition de la Commission des transports les personnes dont le trafic peut être l'objet de la taxe convenue ou qui pourrait subir un préjudice de toute autre façon.

Article 35, paragraphe (6)

Modifier le paragraphe en retranchant les mots: "sans restriction de délai" et en les remplaçant par les mots suivants "n'excédant pas une année".

L'effet de l'amendement est semblable à celui de l'amendement proposé au paragraphe 3.

Article 35, paragraphe (8)

Modifier le paragraphe en:

(1) Biffant les mots "sans restriction de délai" à la ligne 31.

(2) Biffant les mots "un voiturier" à l'alinéa (*c*) et en leur substituant "toute personne engagée dans le transport des marchandises".

L'effet de l'amendement proposé est de permettre aux voituriers soumis à la juridiction provinciale et au commerce desquels il a pu être porté préjudice par suite de l'approbation d'une taxe convenue, de demander à la Commission d'annuel son ordonnance.

(3) Biffant les mots "après l'expiration d'une année à compter de la date de l'approbation".

L'effet de l'amendement proposé est de donner à la Commission le pouvoir de retirer en tout temps son approbation. Avec le libellé actuel de la Loi, la Commission est privée pendant une année du pouvoir de révoquer son ordonnance, quelles que soient les circonstances ou quelque erreur, privation, ou injustice qui puisse en résulter.

Article 35, paragraphe (11)

Modifier le paragraphe 11 de façon à ce qu'il soit libellé dans les termes suivants:

11. Lorsqu'une demande est formulée sous le régime de la présente loi, la Commission doit tenir compte de toutes les considérations qui lui paraissent pertinentes et, en particulier, de ce qui suit:

(*a*) Il est par les présentes stipulé de la politique du Parlement de développer et de préserver les régimes de transport par eau, par rails, par route et par air, convenablement adaptés aux besoins du commerce canadien et de la défense nationale; favoriser de saines conditions économiques et développer la coopération entre lesdits régimes de transports sans disparité injuste, sans préférence ou avantage ni méthode concurrentielle déloyale ou destructive.

(*b*) Des taux auxquels les différents item de trafic embrassés dans la convention proposée sont calculés pour déterminer la taxe convenue, et leur rapport au type existant, aux tarifs spéciaux ou concurrentiels des voituriers pour les mêmes item de trafic.

(*c*) De l'effet que la détermination de la taxe convenue ou de la fixation d'une taxe est susceptible d'exercer ou d'avoir exercé sur l'augmentation des bénéfices nets du voiturier partageables en dividendes après

avoir imputé sur les marchandises incluses dans la convention une part convenable des frais d'exploitation, impôts, intérêt et autres obligations du voiturier.

L'effet de l'amendement est triple:

(1) De permettre à la Commission de tenir compte de choses autres que le simple effet de la taxe sur le voiturier et l'expéditeur; et de prendre une vue nationale des choses à l'étude; et de développer, autant que le permet la constitution, l'aspect complémentaire autant que concurrentiel des quatre moyens de transport. L'amendement introduit le principe incorporé à l'article 202 de la Loi concernant le transport par automobiles, 1935, appliqué par la *Interstate Commerce Commission,* dont voici le texte:

(*a*) Il est par les présentes énoncé que la politique du Congrès est de réglementer le transport par automobiles de manière à reconnaître et à préserver les avantages inhérents audit transport et parmi lesdits voituriers et à en favoriser de saines conditions économiques, dans l'intérêt public; de favoriser un service, par automobiles, suffisant, économique et efficace, de même que des taxes raisonnables, sans disparité injuste, préférences ou avantages indus et méthodes concurrentielles déloyales et destructives; d'améliorer les relations entre les transports automobiles et autres et de coordonner et réglementer le roulage; de développer et préserver un régime de roulage convenablement adapté aux besoins du commerce des Etats-Unis et de la défense nationale; et de coopérer avec les divers Etats et leurs fonctionnaires attitrés ainsi qu'avec toute société de voituriers par automobiles dans l'application et la mise en vigueur de la présente partie.

(2) Saisir la Commission de tous les détails pertinents et des mesures intermédiaires qui aboutissent au chiffre définitif de la taxe convenue ou qui influent sur ce dernier.

(3) D'assurer que les expéditeurs favorisés par la taxe convenue ne bénéficient pas des services de transport à des taux non économiques ou qui font retomber le fardeau des frais d'exploitation, des impôts et de l'intérêt sur les autres catégories de marchandises ou sur les contribuables.

Article 37

Modifier le paragraphe (1) de l'article 37 de façon à ce qu'il soit libellé dans les termes suivants:

Sur une plainte formulée au gouverneur en conseil par toute personne qui se livre au transport de marchandises par eau, par rail, par route ou par air ou par un groupe de personnes qui représentent les intérêts des personnes qui se livrent au transport de marchandises par eau, par rail, par routes ou par air, à l'effet qu'une taxe convenue existante place les affaires de ladite personne ou toutes affaires représentées par ledit groupe de personnes dans une situation injuste et désavantageuse, le Gouverneur en conseil peut la déférer à la Commission pour enquête et celle-ci peut suspendre ladite taxe convenue en attendant une audition et, si après audition la Commission trouve que cette taxe convenue a pour effet de placer le plaignant ou ceux qu'il représente dans une situation injuste et désavantageuse, ou que toute partie du trafic visé par la taxe convenue s'effectue à perte après imputation à ce trafic d'une proportion convenable des frais d'exploitation, impôts, intérêt et autres obligations du voiturier, ou que la taxe convenue n'a pas produit l'effet désirable, la Commission peut rendre

une ordonnance modifiant ou annulant la taxe convenue qui fait l'objet de la plainte ou telle autre ordonnance qu'elle juge utile dans les circonstances.

L'effet de l'amendement est de conférer au Gouverneur en conseil le pouvoir d'entendre les plaintes des voituriers se faisant concurrence quant aux effets nuisibles d'une taxe convenue et de déférer la plainte à la Commission pour étude. Nous estimons que la requête doit être adressée au Gouverneur en conseil plutôt qu'au ministre parce que l'effet nuisible d'une taxe convenue peut influer sur des intérêts qui relèvent d'autres ministres et ministères, à savoir: la Défense nationale, le Commerce, le Revenu national, les Finances, l'Agriculture, etc.

APPENDICE No 5

Wm. H. FUNSTON, *président,* F. P. HEALEY, *secrétaire-directeur*

LA CHAMBRE DE COMMERCE D'HAMILTON,

HAMILTON, CANADA

Téléphone: Baker 2463 Dossier, Trans.

Le 23 mai 1938.

Le lieutenant colonel THOMAS VIEN, député,
Président, du Comité permanent
des chemins de fer, canaux et télégraphes,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—Le jeudi 12 mai, votre Comité eut l'amabilité d'entendre notre exposé sur le bill n° 31 (Loi des transports), alors que nous avons demandé la permission de présenter un amendement portant sur les droits de port. Je fus informé par le vice-président, sir Eugène Fiset, qu'il me serait permis de préparer un amendement et de le déposer entre les mains du secrétaire, et qu'il serait étudié avec les autres par le Comité (voir page 192, fascicule n° 5, en date du jeudi 12 mai 1938).

Conformément à ce conseil j'ai présenté une nouvelle partie portant sur les droits de port qui est ci-annexée.

Ce matin, à la réception du procès verbal n° 7, page 318, en date du jeudi 19 mai 1938, j'ai constaté que notre mémoire concernant les droits de port y est inclus mais que le vice-président a déclaré qu'il ne se rattachait d'aucune façon au bill dont le Comité est saisi et qu'il valait mieux le laisser entre les mains du secrétaire.

Vu que nous avons été autorisés de présenter cet amendement au Comité et que nous croyons fermement que la partie que nous avons proposée devrait être incorporée au bill n° 31 (Loi des transports), je prie instamment le Comité de considérer cet amendement lorsqu'il étudiera le bill article par article, et nous espérons qu'il en proposera l'incorporation dans le bill.

J'ignore les pouvoirs de votre Comité relativement à ce bill, mais nous croyons fermement que considération devrait être donnée à toute modification, élimination ou ajouté au bill.

Merci de votre aimable attention. Je demeure

Votre dévoué,

Le directeur, service du transport,

J. G. SAUNDERS.

LA CHAMBRE DE COMMERCE D'HAMILTON

MÉMOIRE

Nouvelle partie à ajouter au bill nº 31 de la Chambre des communes du Canada

PARTIE

"DROITS DE PORT"

Lorsqu'elle en est requise par un expéditeur ou un organisme représentant des expéditeurs ou un voiturier, la Commission doit faire enquête sur tout droit de port afin de déterminer si celui-ci est juste et raisonnable dans les circonstances, et, sans restreindre la généralité de ce qui précède, la Commission doit, dans la conduite de ladite enquête, tenir compte:

(*a*) Les services, privilèges, avantages, ou profits que procure ou fournit le port pour lequel une taxe est imposée;

(*b*) Les frais d'aménagement, d'exploitation et d'entretien des commodités et services du port, y compris, sans restreindre la généralité de ce qui précède, l'intérêt sur la mise de fonds et la dépréciation;

(*c*) Les taxes et frais comparatifs exigibles par tout port situé au Canada ou en dehors du Canada;

(*d*) Si cette taxe de port est, dans des circonstances et conditions essentiellement analogues, imposée également à toutes les personnes;

(*e*) L'effet exercé par cette taxe de port sur le mouvement des navires, marchandises ou passagers, selon le cas, dans ce port et sur le mouvement du commerce en général.

(2) En même temps que son rapport, la Commission doit transmettre au ministre une copie des Témoignages qu'elle a recueillis au cours de son enquête.

Si, après l'enquête ci-dessus prévue, la Commission est d'avis que des taxes de port devraient être modifiées ou abrogées ou que d'autres taxes de port devraient leur être substituées, elle doit transmettre au ministre, en même temps que son rapport, une recommandation concernant les mesures qu'il jugera utile d'appliquer, et après le dépot dudit rapport entre les mains du ministre, celui-ci sera communiqué aux parties qui ont formulé la plainte ou qui s'y sont opposé.

Le Conseil des ports nationaux et tout autre commission de port devra déposer et conserver dans ses archives, dans un endroit commode, un exemplaire de chacun de ces tarifs de droits, y compris tous les tarifs d'abonnement, qui seront accessibles au public pendant les heures de bureau.

APPENRICE No 6

ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

MENTIONNER DOSSIER 1458

TORONTO 2, 23 mai 1938.

M. JOHN T. DUN,
Secrétaire du Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes,
Chambre des communes,
Ottawa, Ontario.

MONSIEUR,—Faisant suite à la demande du Comité ayant trait à cette partie du mémoire de la Chambre de commerce d'Hamilton traitant des droits de port, nous comprenons qu'il a été expédié à votre Comité le texte d'une partie nouvelle qu'elle a demandé d'ajouter au bill nº 31 de la Chambre des communes, dont le Comité est présentement saisi. La Chambre de commerce d'Hamilton nous en a adressé un exemplaire. Bien que nous n'ayons pas eu l'occasion d'en saisir nos membres de la façon proposée par la Chambre de commerce d'Hamilton, l'à-propos de soumettre à la Commission des transports l'étude des questions

exposées dans la partie projetée, disant que la revision des taxes par le Conseil des ports nationaux et certains autres ports relevant des Commission de ports, a été examiné par des comités de l'Association et il a été convenu que quelque arrangement de ce genre devrait être effectué afin que les expéditeurs soient assurés que les tarifs, y compris les règles, règlements et droits de port seront étudiés d'une manière semblable à celle requise pour les tarifs des chemins de fer. En conséquence, vu que la proposition de la Chambre de commerce d'Hamilton semble corresponde en partie à ces vues, il nous parait opportun d'ajouter une nouvelle partie au bill n° 31 de la Chambre des communes dans le sens indiqué.

Votre dévoué,

Le directeur du service du transport,

J. B. BROWN.

APPENDICE N° 7

73 ouest, rue Adelaïde,
Toronto 2, Canada,
23 mai 1938.

MONSIEUR,—En lisant la page 348 des Procès-verbaux du Comité permanent, je regrette de constater que, par suite d'une erreur de notre bureau, une mauvaise pièce a été incluse dans ma lettre du 17 mai 1938.

Ci-joint copie de la pièce qui aurait dû vous être adressée.

Votre dévoué,

LEWIS DUNCAN.

Pièce jointe.

M. JOHN T. DUN,
Secrétaire du Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes,
Chambre des communes,
Ottawa, Ontario.

(*Substituer ce qui suit à l'Appendice n° 1 de la page 348 des Témoignages*).

RÉSUMÉ DES RECETTES ET DÉPENSES SUR LES ROUTES DE LA PROVINCE D'ONTARIO PRESENTÉ PAR LE MINISTÈRE PROVINCIAL DE LA VOIRIE.

—	1937	1936	5 mois 1935	1934	1933
Dépenses de la province d'Ontario	$	$	$	$	$
1 Routes provinciales	6,163,249	3,537,408	2,050,346	11,821,640	3,079,190
2 Routes de comté	1,934,474	1,834,186	1,266,757	1,463,519	2,105,893
3 Routes de township	1,819,231	1,280,907	622,084	1,014,914	1,391,975
4 Routes de colonisation	350,148	356,001	153,080	228,943	228,700
5 Routes du Nord	4,502,433	13,307,570	9,001,783	22,733,398	4,697,376
Total	14,769,535	20,316,072	13,094,050	37,262,414	11,503,134
Recette encaissée par la province d'Ontario					
1 Taxe sur l'essence	15,764,158	15,021,993	4,789,718	12,961,343	12,692,056
2 Droits d'enregistrement	10,916,491	9,144,264	6,138,807	8,049,714	7,421,159
3 Sources diverses	118,309	117,571	39,817	81,211	101,345
Total	26,798,958	24,283,828	10,968,342	21,092,268	20,214,560

APPENDICE N° 8

LE BOARD OF TRADE OF THE CITY OF TORONTO

F. D. TOLCHARD,
Directeur général

T. MARSHALL,
Conseiller du transport.

TORONTO, Canada, 23 mai 1938.

Le lieutenant-colonel THOMAS VIEN, C.R., député,
Président du Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—Me serait-il permis de demander d'apporter, à la onzième ligne du bas de la page 195 des Procès-verbaux et Témoignages se rapportant au bill n° 31, la correction suivante: remplacer les mots "intéressés puissent" par le mot "nous". C'est, je crois, le mot que j'ai employé.

Votre tout dévoué,

Le conseiller du transport,

T. MARSHALL.

APPENDICE N° 9

THE CANADIAN INDUSTRIAL TRAFFIC LEAGUE

199, rue River,
TORONTO, ONTARIO,

23 mai 1938.

Le colonel THOMAS VIEN, C.R.,
Président du Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes,
Chambre des communes,
Ottawa, Ontario.

MONSIEUR,—J'ai lu le compte rendu du témoignage rendu par le signataire le vendredi 13 mai 1938, fascicule n° 6, et je constate qu'il y a lieu d'y apporter une ou deux corrections.

A la page 271, la réponse à la deuxième question devrait être libellée dans les termes suivants: "Il faut aborder ces questions et les interpréter exactement dans le sens indiqué au statut. Je suis convaincu que, grâce à une juste application et interprétation du bill, s'il est porté aux statuts dans sa forme actuelle, la Commission des chemins de fer *n'*agirait *pas* comme elle a agi dans l'affaire de Regina".

Ensuite à la page 270, ligne 29, après la mot "marchandise" il a été omis un important paragraphe du procès-verbal d'une conférence entre les membres de notre ligue et les vice-présidents des compagnies de chemins de fer, dont il était donné lecture. En voici le texte:

"D. Quels principes servent à déterminer ce qui constitue la disparité injuste sous le régime de l'article concernant les taxes convenues? Seraient-ils les mêmes que ceux qui s'appliquent présentement à la Loi des chemins de fer?

R. Sur ce sujet il a été signalé que le taux prévalant actuellement sur le trafic par chargement complet est à la portée de l'expéditeur d'un seul wagon tout aussi bien qu'à l'expéditeur de cent wagons, et la seule distinction, quant à

la quantité, admise par la Commission des chemins de fer sous le régime de la Loi des chemins de fer, est celle qui existe entre chargement complet et chargement partiel. Il a été signalé que si la Commission constatait qu'un expéditeur confie au voiturier tout son transport et qu'il expédie, dans des conditions semblables, qu'elle décréterait la même taxe, ou que si les circonstances ne sont pas semblables la taxe varierait. Sous le régime de la loi projetée la Commission pourrait adopter une règle fixe, mais les représentants des chemins de fer ont exprimé l'avis que le principe par lequel on détermine si un homme est injustement traité ou non, serait le même que sous le régime de la Loi des chemins de fer. Allant un peu plus loin dans le domaine de la disparité injuste, la Commission pourrait tenir compte de la quantité par train complet au regard de la quantité par wagons complets".

Lors de mon témoignage je souffrais d'un mauvais rhume et d'enrouement, et il est possible que mon témoignage n'ait pas paru clair et distinct au sténographe.

J'espère, au nom de la ligue, que vous voudrez bien apporter la correction précitée à votre compte rendu.

Avec mes remerciements, je demeure,

Votre tout dévoué,

Le président du Comité spécial sur le bill n° 31,

JAMES MAYOR.

SESSION DE 1938

CHAMBRE DES COMMUNES

COMITÉ PERMANENT

DES

CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

concernant

LE BILL Nº 31—LOI DES TRANSPORTS, 1938

Fascicule No 9

SÉANCES DES
JEUDI 26 MAI 1938
MARDI 31 MAI 1938

APPENDICE

Page nº 1 d'un mémoire présenté le 19 mai par l'Association des manufacturiers canadiens

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1938

RAPPORT À LA CHAMBRE

MARDI 31 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes a l'honneur de présenter son

SEPTIÈME RAPPORT

Votre Comité a étudié le bill 31 intitulé: "Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs, et il a convenu d'en faire rapport avec modifications.

Il a été ordonné de réimprimer le bill modifié.

Ci-joint un exemplaire des témoignages entendus.

Le tout respectueusement soumis,

Pour le président,

EUGÈNE FISET.

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 26 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 heures 30 du matin, sous la présidence de sir Eugène Fiset, vice-président.

Membres présents: MM. Barber, Bertrand (*Laurier*), Brown, Cameron (*Hasting-Sud*), Clark (*York-Sunbury*), Chevrier, Damude, Duffus, Dupuis, Emmerson, Fiset (sir Eugène), Gladstone, Hamilton, Hanson, Heaps, Howden, Isnor, Johnston (*Bow-River*), MacKinnon (*Edmonton-Ouest*), McCallum, McCulloch, McIvor, McNiven (*Regina-City*), Maybank, Mutch, Parent (*Terrebonne*), Ross (*Moose-Jaw*), Stevens, Sylvestre.

Sont aussi présents: L'honorable M. Howe, ministre des Transports; M. F. P. Varcoe, division des lois, ministère de la Justice; M. W. A. Campbell, chef de la division du trafic de la Commission des chemins de fer.

Etude du bill nº 31 intitulé: Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs.

Une lettre en date du 25 mai est reçue de M. Brown, de l'Association des manufacturiers canadiens, et il est ordonné de l'imprimer (ainsi que la page 1 d'un mémoire, omis de la page ... des Témoignages). (Voir appendice.)

M. Stevens propose que la partie V soit retranchée.

La proposition, mise aux voix, est rejetée; pour: 2; contre: 19.

Article 35 (1). M. Stevens propose que les mots: "Nonobstant toute disposition de la *Loi des chemins de fer*, de la présente Loi ou de tout autre statut", soient biffés.

La proposition, mise aux voix, est rejetée; pour: 2; contre: 18.

M. Ross (*Moose-Jaw*) propose que les mots "ou de tout autre statut" soient biffés.

La question, mise aux voix, est adoptée.

L'article 35 (1) modifié est adopté.

Article 35 (2). M. Campbell, chef de la division du trafic de la Commission des chemins de fer, est entendu au sujet de la procédure actuelle.

M. Stevens propose d'ajouter, après les mots "taxe convenue" les mots "y compris un duplicata de la convention".

La proposition, mise aux voix, est adoptée.

M. Ross (*Moose-Jaw*) propose que les mots suivants soient ajoutés à la fin du paragraphe 2:

"Une taxe convenue doit être établie d'après l'échelle usuelle des taxes et s'exprimer en cents par cent livres ou toute autre unité que la Commission peut approuver; et le tarif de chargement complet pour un wagon ne doit pas excéder le tarif de chargement complet pour un plus grand nombre de wagons".

La proposition, mise aux voix, est adoptée.

M. Isnor propose que les mots "en la manière que la Commission peut prescrire" soient biffés et remplacés par les mots suivants: "par l'insertion dudit avis deux fois dans un quotidien publié à ou près le domicile du requérant, et ledit avis doit contenir un résumé juste et complet de la convention projetée".

La proposition, mise aux voix, est rejetée; pour: 8; contre: 15.

Article 35, (4) et (8). L'article 36 étant retranché le Comité décide que les mots "sous réserve des dispositions de l'article suivant" contenus à l'alinéa (*b*) de ces paragraphes, soient biffés.

L'article 37 est adopté.

Article 38. M. Hanson propose que la loi de la Passe-du-Nid-de-Corbeau soit incluse. La proposition, mise aux voix, est adoptée.

L'article 39 est adopté.

Par entente préalablement conclue, le Comité revoit le bill pour y apporter les amendements logiques ou autres, aussitôt que les modifications suivantes furent adoptées:

Article 2 (1) (*e*). Après "traités", ajouter les mots: "y compris concentrés de minerai en sacs".

Article 5 (2) (*a*). Au commencement dudit article insérer les mots suivants: "Nonobstant les dispositions du premier paragraphe du présent article,".

L'article 5 modifié est adopté.

Article 10 (1). Biffer "Ministre" et y substituer "Commission". (4) Biffer "Ministre" et y substituer "Commission". A la fin de (4) insérer les mots suivants: "Toutefois le détenteur de permis peut être autorisé à remplacer, par un autre navire d'environ le même tonnage, le navire désigné dans le permis".

L'article 10 modifié est adopté.

Article 13 (1) (4) (5). Biffer "Ministre" et y substituer "Commission".

Article 15 (1) (*b*). Biffer les mots "ou dans les limites de certaines régions particulières".

L'article 15 modifié est adopté.

M. Stevens propose qu'une nouvelle partie, Partie VI, soit ajoutée au bill, à savoir:

PARTIE VI

TAXES DE PORT

Lorsqu'elle en est requise par le ministre, la Commission doit étudier les détails de toute taxe de port afin de s'assurer si cette taxe est juste et raisonnable dans toutes les circonstances, et, une fois l'enquête terminée, elle doit la rapporter au ministre, de plus sans restreindre la généralité de ce qui précède, la Commission doit tenir compte, entre autres choses, des considérations suivantes:

(*a*) les services, privilèges, avantages ou profits que procure ou fournit le port pour lequel une taxe est imposée.

(*b*) les frais d'aménagement, d'exploitation et d'entretien, les commodités et services du port, y compris, sans restreindre la généralité de ce qui précède, l'intérêt sur la mise de fonds et la dépréciation;

(*c*) les taxes et frais comparatifs exigibles par tout port situé au Canada ou en dehors du Canada;

(*d*) si cette taxe de port est, dans des circonstances et conditions essentiellement analogues, imposée également à toutes les personnes;

(*e*) l'effet exercé par cette taxe de port sur le mouvement des navires, marchandises ou passagers, selon le cas, dans ce port et sur le mouvement du commerce général.

(2) En même temps que son rapport, la Commission doit transmettre au ministre une copie des témoignages qu'elle a recueillis au cours de son enquête.

M. Howden propose d'ajouter, après les mots "en la manière que la Commission peut prescrire", les mots suivants: "trente jours avant l'audition de ladite demande, le voiturier doit en donner un avis public par publication une fois dans la *Gazette du Canada* de ladite demande et de la convention, et de toute autre manière que la Commission peut prescrire".

En amendement, M. Mutch propose de biffer de la proposition de M. Howden, les mots "et de la convention".

L'amendement mis au point est adopté; pour: 11; contre 10.

Larticle 35 (2) modifié est adopté.

Article 35 (3). M. Stevens propose que les mots "ou sans restriction de délai" soient biffés et remplacés par les mots "n'excédant pas une année".

La question, mise aux voix, est rejetée; pour: 5; contre: 16.

L'article 35 (3) est adopté.

Article 35 (4). M. Stevens propose que les mots "(*c*) un voiturier" soient biffés et remplacés par les mots "(*c*) une personne".

La proposition, mise aux voix, est rejetée; pour: 6; contre: 16.

L'article 35 (4) est adopté.

Article 35 (5). M. Campbell de la Commission des chemins de fer est entendu sur l'interprétation des mots "dans des circonstances essentiellement analogues".

L'article 35 (5) est adopté.

Article 35 (6). M. Stevens enregistre son opposition aux mots "sans restriction de délai".

L'article 35 (6) est adopté.

L'article 35 (7) est adopté.

Article 35 (8). M. Stevens enregistre son opposition aux mots "sans restriction de délai".

L'article 35 (8) est adopté.

L'article 35 (9) et (11) est adopté.

Article 36. M. Stevens propose que cet article soit retranché.

La proposition est réservée.

Le Comité s'ajourne à 4 heures ce jour.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi, sous la présidence de sir Eugène Fiset, vice-président.

Membres présents: MM. Barber, Bertrand (*Laurier*), Brown, Cameron (*Hastings Sud*), Duffus, Emmerson, Fiset (*sir Eugène*), Hanson, Howden, Isnor, Johnston (*Bow-River*), McCann, McCulloch, McIvor, Maybank, Mills, Mutch, Parent (*Terrebonne*), Pelletier, Stevens.

Sont aussi présents: L'hon. M. Howe, ministre des Transports; M. W. A. Campbell, directeur de la division du trafic de la Commission des chemins de fer; M. W. J. Matthews, de la division du contentieux du ministère des Transports.

Article 36. M. Stevens propose que cet article soit retranché. La proposition, mise aux voix, est adoptée.

Si la Commission, après enquête selon que ci-devant prévu, est d'avis qu'une taxe de port doive être modifiée ou annulée ou qu'une autre taxe de port doive lui être substituée, il est de son devoir de faire parvenir au ministre en même temps que son rapport une recommendation sur l'intervention qu'elle juge opportune.

La proposition, mise aux voix, est adoptée.

Le Comité décide de faire réimprimer le bill pour l'examiner de nouveau à la prochaine séance.

Le Comité s'ajourne au mardi 31 mai, à 10 heures 30 du matin.

Le secrétaire du Comité,

JOHN T. DUN.

PROCÈS-VERBAL

MARDI 31 mai 1938.

Le Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes se réunit à 10 heures 30 du matin, sous la présidence de sir Eugène Fiset, vice-président.

Membres présents: MM. Brown, Cameron (*Hastings-Sud*), Clark (*York-Sunbury*), Chevrier, Emmerson, sir Eugène Fiset, Gladstone, Hanson, Isnor, MacKinnon (*Edmonton-Ouest*), MacNicol, McCallum, McCulloch, McIvor, McKinnon (*Kenora-Rainy-River*), Mills, Mutch, O'Neill, Parent (*Terrebonne*), Stevens, Streight, Sylvestre, Wermenlinger.

Sont aussi présents: L'hon. M. Howe, ministre des Transports, M. W. J. Matthews de la division du contentieux, ministère des Transports.

Etude du bill n° 31 intitulé: Loi instituant une Commission des transports au Canada, ayant juridiction en matière de transport par chemins de fer, navires et aéronefs.

Le bill réimprimé, avec les amendements apportés jusqu'à ce jour, est examiné de nouveau.

Article 35.

Le Ministre des Transports déclare que l'ajouté suivant au paragraphe (1) et un nouveau texte des paragraphes (2) et (3) ont été imprimés pour être étudiés par le Comité:

en outre, lorsque le transport s'effectue par rail en provenance ou à destination d'un point de concurrence ou entre des points de concurrence sur les lignes de deux voituriers ou plus, par rail, la Commission ne doit pas approuver de taxe convenue à moins que les voituriers rivaux par rail ne s'unissent pour établir la taxe convenue.

(2) Les détails d'une taxe convenue, y compris un duplicata de la convention primitive, doivent être déposés au bureau de la Commission dans les sept jours de la date de la convention, et il doit être donné à la Commission un avis de la demande en approbation de la taxe convenue au moins trente jours avant l'audition, par une publication dans la *Gazette du Canada* et de toute autre manière que peut ordonner la Commission.

(3) Une taxe convenue doit être établie d'après l'échelle usuelle des taxes et s'exprimer en cents par cent livres ou toute autre unité que la Commission peut approuver; et le tarif de chargement complet pour un wagon ne doit pas excéder le tarif de chargement complet pour un plus grand nombre de wagons.

Le Comité approuve les modifications.

L'insertion du nouveau paragraphe (10) indiqué ci-après est approuvée:

(10) Lorsqu'elles ont été approuvées, toutes les taxes convenues doivent être publiées de la manière prévue à l'article trois cent trente et un de la *Loi des chemins de fer.*

M. Stevens propose d'ajouter ce qui suit après le paragraphe (10): "Nonobstant tout ce qui précède, les dispositions de la présente partie ne doivent pas s'appliquer au transport de marchandises entre des points ou endroits au Canada ou ledit transport ne s'effectue que par des voituriers soumis à l'autorité de la Commission des transports, et cette dernière ne doit approuver aucune convention qui lui est soumise et qui inclut un tel transport dans la convention ou comme condition attachée à cette dernière."

La proposition, mise aux voix est rejetée.

Article 37. Le ministre des Transports exprime l'avis que les mots "ou par le chapitre 5 des statuts de 1897", y contenus, sont inutiles. Toutefois, il n'est effectué aucune modification.

Ordonné: De faire rapport du bill modifié.

Le Comité s'ajourne pour se réunir sur convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

JOHN T. DUN.

APPENDICE

ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

TORONTO 2, 25 mai 1938.

Mentionner le dossier 1317-5

M. JOHN T. DUN,
Secrétaire du Comité des chemins de fer, canaux et télégraphes,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

MONSIEUR,—A la lecture du compte rendu de la séance du 19 mai du Comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes, fascicule n° 7, je constate qu'à la page 313 les vues que j'ai exprimées au nom de l'Association des manufacturiers canadiens ne sont pas complètement rapportées. Apparemment, la page 1 de notre mémoire supplémentaire est omise. Vous avez sans doute une copie de notre mémoire, qui a été distribué à plusieurs membres du Comité et aux sténographes. Je serais heureux si vous vouliez bien en aviser les membres du Comité, parce que, à la page 1, nous faisons plusieurs déclarations qui ont sans doute leur importance.

Je constate aussi qu'à la page 315 un mot a été omis qui modifie notablement le sens de la citation. Je veux parler de cette déclaration qui vient directement après la citation de la page 8 de notre mémoire primitif. Vous constaterez qu'il y est dit:

> La vérité de cette affirmation ne saurait être contredite, bien qu'on puisse en gloser. *Si*, enfin, "disparité injuste" veut dire la même chose d'après le bill 31.....

On constatera que le mot "si" au commencement de la deuxième phrase a été omis du compte rendu.

Il est aussi une autre correction secondaire; c'est que je suis désigné comme "M. G. B. Brown", alors que vous constaterez, dans les comptes rendus antérieurs, que la première initiale doit être "S". Celle-ci figure à la page titre du compte rendu.

Votre dévoué,

Le directeur du service de transport,

S. B. BROWN.

SBB/N

(Ce qui suit constitue la page 1 d'un mémoire présenté le 19 mai par l'Association des maufacturiers canadiens. Elle fut, par inadvertance, omise du compte rendu imprimé. Elle aurait dû figurer à la page 313).

MÉMOIRE SUPPLÉMENTAIRE DE L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS SE RAPPORTANT AU BILL NO 3 DE LA CHAMBRE DES COMMUNES INTITULÉ "LOI INSTITUANT UNE COMMISSION DES TRANSPORTS AU CANADA, AYANT JURIDICTION EN MATIÈRE DE TRANSPORT PAR CHEMINS DE FER, NAVIRES ET AÉRONEFS.

Les vues de l'Association des manufacturiers canadiens sur le bill n° 31 furent exposées devant votre Comité le 28 avril dernier. Elles exprimaient, entre autres choses, son opposition à la partie V du bill ayant trait aux taxes conve-

nues. Le 5 mai 1938, M. I. C. Rand, K.C., avocat régional, Chemins de fer nationaux du Canada, Montréal, et M. G. A. Walker, avocat général, Compagnie du Chemin de fer Pacifique-Canadien, Montréal, ont exposé les vues de l'Association canadienne des chemins de fer, particulièrement quant à la artie V du bill et quant à l'exposé de l'Association des manufacturiers canadiens qui s'y rattachait.

Les vues de l'Association des chemins de fer ont fait l'objet de notre étude. Bien que l'Association des manufacturiers canadiens ne voit aucune raison de modifier son opinion, exprimée dans son mémoire primitf, elle croit que certains arguments avancés dans son mémoire primitif devraient être répétés et amplifiés par suite des vues exprimées le 5 mai par M. Rand et M. Walker.

L'Association estime qu'il est à propos de signaler que les deux grandes compagnies de chemins de fer sont à peu près les seules avocates de la Partie V du bill. Bref, l'argument des chemins de fer semble être que les taxes convenues sont d'importance capitale pour leur permettre de faire face à la concurrence des autres agences. M. Rand et M. Walker prétendent que la Partie V du bill n° 31, autorisant la fixation de taxes convenues, ne dérogera pas des dispositions de la Loi des chemins de fer pour ce qui est du dépôt, de la publication, et de l'affichage des documents ou tarifs, que la situation des expéditeurs sous le régime de la Partie V au point de vue de

Relié par
Herpolt's Press Co-operative
Gardenvale