

aux gains que le réseau peut réaliser sont, il est vrai, si sombres, que le contribuable fatigué peut se demander si un bail consenti au Pacifique-Canadien à des conditions mutuellement favorables aurait des avantages. D'autre part, l'étatisation de tous les chemins de fer comporte des avantages qui l'ont fait accepter à la plupart des États avancés. Toutefois, l'économie dans l'exploitation, même si elle est matériellement possible, n'est pas au nombre de ces avantages. A titre de ligne de conduite pratique au Canada, on peut rejeter les deux éléments de cette alternative.

Puis, il y a un court alinéa, à la page 129 du rapport, dont je vais donner lecture:

La plupart des représentants provinciaux et des représentants d'autres organismes qui ont témoigné devant la Commission étaient favorables au maintien des deux grandes organisations ferroviaires actuelles, pourvu toutefois que le Pacifique-Canadien continuât de fonctionner en tant que société ferroviaire privée.

Il importe d'observer que même pour les fins de ce rapport, le Pacifique-Canadien n'a cessé de servir de base. La *Free Press* de Winnipeg, dans son numéro du 29 décembre 1950, a publié un article digne de remarque sous le titre "L'Ouest et le tarif-marchandises". Il se lit en partie ainsi qu'il suit:

Au début de cette nouvelle campagne des chemins de fer en vue d'obtenir un tarif-marchandises plus élevé, il convient de définir la position de l'Ouest. Depuis octobre 1946, date où les chemins de fer, mettant fin à une trêve d'un quart de siècle, ont demandé une majoration horizontale du tarif, il existe, entre sept gouvernements provinciaux et les chemins de fer, un conflit aigu.

Les provinces en question sont les trois provinces Maritimes et les quatre provinces de l'Ouest. Ce différend, toutefois, a fini par porter sur la question de savoir si le Pacifique-Canadien, qui, du consentement de tous les chemins de fer, de la Commission des transports et du gouvernement fédéral, sert de base à l'établissement avait besoin des tarifs, des augmentations réclamées de la Commission des transports. Les provinces de l'Ouest se sont jointes aux provinces Maritimes pour répondre "non". Mais on n'a invoqué aucun argument précis en faveur de la thèse de l'Ouest.

Puis, plus loin:

Point ne sera besoin de fournir de preuve documentaire de ce qui précède à tous ceux qui ont suivi les causes visant les tarifs-marchandises dont la Commission des transports a été saisie, à compter de la cause des tarifs dans les provinces de l'Ouest, soumise par la Chambre de commerce de Winnipeg, en 1911. Il suffira de se rappeler quelques chiffres tirés des pièces déposées auprès de la Commission des transports. Ces chiffres ont trait aux recettes nettes du Pacifique-Canadien, de 1907 à 1925 et de 1936 à 1945 inclusivement, soit 29 ans sur une période de 39 ans. Il y manque les chiffres de dix années, parce que la Commission des transports a refusé de donner les instructions de les produire. Ces années qui manquent, toutefois, ne feraient qu'étayer une cause déjà inattaquable. En étudiant ces chiffres, il ne faut pas oublier que le Pacifique-Canadien transporte, sur ses lignes de l'Est, plus de deux fois la quantité de marchandises qu'elle transporte sur ses voies de l'Ouest:

	Recettes nettes du chemin de fer Pacifique-Canadien	
	Lignes de l'Est	Lignes de l'Ouest
1907-1911	\$ 43,500,000	\$ 91,500,000
1912-1916	60,000,000	152,500,000
1917-1921	81,000,000	174,500,000
1922-1925	56,000,000	101,500,000
1936	5,855,663	17,455,448
1937	10,013,518	13,728,729
1938	3,319,735	17,432,731
1939	5,949,860	22,573,960
1940	14,058,900	21,580,538
1941	16,951,233	29,006,363
1942	20,885,093	27,302,596
1943	19,544,002	29,667,565
1944	11,537,387	31,622,277
1945	13,090,407	22,963,927
	\$361,705,798	\$753,334,134

L'inégalité de traitement à l'égard de l'Ouest canadien est tellement marquée que le Pacifique-Canadien, même s'il n'a assuré que la moitié du trafic, n'a cessé de réaliser dans l'Ouest plus du double des bénéfices qu'il a accusés dans l'Est.

Pour ce qui est de la nouvelle majoration des tarifs-marchandises que réclament les chemins de fer, les provinces de l'Ouest doivent s'assurer que toute nouvelle augmentation ne frappera pas uniquement cette région du pays. C'est précisément ce qui se produira si la Commission des transports ordonne une majoration uniforme des tarifs ordinaires car, étant donné la concurrence du transport par camion, par bateau, et autres moyens, la majoration n'aura aucun effet dans les provinces centrales, tandis que l'Ouest sera durement frappé.

En adoptant cette attitude, il importe de signaler que l'Ouest ne réclamera pas d'aide de l'État pour les chemins de fer sous forme de subventions, de primes ou de versements quelconques. Comme l'indiquent les chiffres ci-dessus, l'Ouest a payé plus que sa part des tarifs-marchandises; on ne lui en voudra sûrement pas d'affirmer que les autres régions devraient au moins acquitter la leur.

Même si les chemins de fer démontrent qu'ils ont vraiment besoin d'accroître leur revenu, rien ne peut motiver une majoration des tarifs-marchandises dans l'Ouest tant qu'on ne relèvera pas les tarifs réels,—c'est-à-dire les tarifs effectivement payés,—dans l'Ontario et Québec, au niveau de ceux de l'Ouest.

Cet après-midi, l'honorable représentant de Lake-Centre a traité à fond la question de l'augmentation uniforme des tarifs-marchandises et l'injustice qui en résulterait à l'égard de l'Ouest et des provinces Maritimes. Sans vouloir retarder davantage les travaux du comité, j'aimerais résumer ce que je disais avant le dîner, en félicitant le juge Turgeon et les membres de la commission. Ils ont certes travaillé ferme à cette enquête; dans l'ensemble, leur rapport est très juste.

Je répète ce que j'ai préconisé par le passé: il convient, d'ailleurs la commission le recommande, de maintenir la loi concernant les tarifs-marchandises applicables au Pas du Nid-de-Corbeau. En outre, j'ai demandé qu'on subventionne le parcours de Sudbury à Fort-William. D'une distance de 400 à 500 milles, le chemin de fer traverse une région qui ne fournit pas grand marchandises à transporter.