

L'hon. M. CHAPLIN: Nous n'avions pas mission d'enquêter autre chose que ce réseau.

M. WOODSWORTH: Je ne blâme aucunement le comité, et je suis disposé à voter en faveur de l'adoption du rapport du comité. Je ne vois pas comment le comité peut faire un autre rapport que celui-là. Je veux cependant faire observer que nous n'examinons qu'un seul réseau. Je ne discute pas en ce moment le rapport du comité, mais plutôt la déclaration de l'honorable député de Stanstead (M. Hackett).

M. HACKETT: Quelle déclaration?

M. WOODSWORTH: Il a dit que l'exploitation du chemin de fer entraîne des pertes énormes.

M. HACKETT: De tous les chemins de fer du Canada?

M. WOODSWORTH: C'est bien ce que je prétends, de tous les chemins de fer du Canada?

M. HACKETT: C'est ce que j'ai dit.

M. WOODSWORTH: Ce n'est pas ce que mon honorable ami dit; il a dit que l'exploitation du chemin de fer, c'est-à-dire du réseau national, entraînait des pertes énormes. Je tiens à dire, pour être juste, qu'il en est de même de l'exploitation des autres chemins de fer.

M. HACKETT: C'est ce que j'ai dit.

M. WOODSWORTH: Je n'avais pas compris cela, mais puisqu'il l'admet, tant mieux. Le député de Stanstead a aussi parlé de la concurrence inutile qui se fait et il a demandé qu'on y mît fin. Il a rappelé que le président des Chemins de fer nationaux a déclaré qu'on pourrait épargner de l'argent si l'on éliminait la concurrence. Je reconnais que c'est vrai; je n'en doute aucunement. Je suis heureux de voir abandonner le vieux principe qui veut que la concurrence soit la vie du commerce, et de constater que nous commençons à penser le contraire. Nous commençons à apprendre que l'exploitation des chemins de fer a, de par sa nature, le caractère d'un monopole. J'accepte volontiers ce que je crois être l'opinion de l'honorable député et je crois que tôt ou tard il nous faudra fusionner les deux réseaux de notre pays; je soutiens cependant que nous ne devons pas nous contenter de fusionner les chemins de fer, mais tous nos moyens de transport, les services d'autobus et d'aviation aussi bien que les chemins de fer. Il faudra en arriver là un jour ou l'autre, mais ce jour-là, quelques-uns d'entre nous s'opposeront à un

[M. Woodsworth.]

monopole privé et réclameront un monopole de l'Etat. A l'exemple de l'honorable député de Stanstead, j'espère ne dire rien qui prête beaucoup à la critique. Si tous mes collègues acceptent mes vues, il ne me reste plus grand'chose à dire sur la question. Je crois cependant avoir, tout autant que mon honorable collègue, le droit de croire mes vues acceptées. Il me semble que toute concurrence nous fait gaspiller inutilement de l'argent, et nous n'avons pas besoin d'insister sur ce cas en particulier. La concurrence dans l'industrie nous fait gaspiller des sommes énormes. Si je ne me trompe, il existe aujourd'hui une tendance générale dans le commerce, non seulement dans les affaires de transport mais dans toute l'industrie productrice, à éliminer le gaspillage et à instituer des monopoles. Je crois que le monopole arrivera nécessairement un jour; mais, ce jour-là, nous réclamerons un monopole de l'Etat et non pas un monopole privé. J'espère qu'un jour viendra où les principes si clairement énoncés par le premier ministre (M. Bennett) au sujet de la radiodiffusion seront mis en pratique à l'égard du transport par chemin de fer.

Le très hon. R. B. BENNETT (premier ministre): M. l'Orateur, je ne veux faire qu'une seule remarque. Je ne veux pas laisser croire au pays qu'il nous est possible, en donnant effet à quelque recommandation du comité, d'épargner \$50,000,000 en douze mois. Ce serait ridicule, car la chose est aujourd'hui impossible dans notre pays. On peut s'en rendre compte si l'on considère la somme totale de toutes les recettes des chemins de fer canadiens et se rappelle que la situation des chemins de fer sur tout le continent est lamentable. Les actions du Now-York-Central, qui se vendaient \$200 chacune il y a quelques mois, se vendent aujourd'hui moins de \$12. C'est à peu près la même chose pour les actions du chemin de fer Pennsylvania. Le chemin de fer Baltimore-Ohio a supprimé ses dividendes sur ses actions privilégiées, et les actions de tous les grands réseaux des Etats-Unis sont tombées à un prix plus bas qu'on n'aurait jamais pu le prévoir. C'est le résultat de la diminution du trafic. Si l'on calcule les recettes provenant du trafic de nos deux réseaux et si l'on déduit les dépenses d'exploitation, on verra qu'il est impossible, étant donné le trafic actuel, d'épargner jusqu'à \$50,000,000 par année ou même une somme qui en approche quelque peu. Je mentionne la chose simplement pour empêcher que les gens ne se mettent aujourd'hui pareille idée dans la tête. La commission royale qui s'enquiert des chemins de fer et du transport scrute le problème avec un soin qu'on n'avait jamais apporté