

que les taux augmentent aussi ou que les subventions soient plus élevées. Si l'on opte pour la hausse des taux, alors le motif pour lequel on a accordé la subvention en premier lieu ne vaut plus. Si l'on opte pour la hausse des subventions, alors on favorise inévitablement la création d'un élément inflationnaire au sein de notre économie. Les compagnies de chemin de fer se rendent parfaitement compte que toute hausse des frais d'exploitation, amortie par une augmentation des taux, amène un fléchissement du trafic ou une hausse proportionnelle des taux de concurrence. Cette réalité incite fortement la direction des compagnies de chemin de fer à maintenir le niveau des frais d'exploitation aussi bas que possible. D'autre part, les syndicats de cheminots savent, évidemment, qu'ils ne doivent pas réclamer de fortes hausses de salaires qui se traduiraient par une réduction du volume du trafic et, partant, par une mise à pied d'un certain nombre de leurs membres. Toutefois, si l'on adopte le principe selon lequel on augmente les subventions dès qu'on menace de majorer les taux, alors l'élément commercial normal qui contenait la direction des chemins de fer et les cheminots tend à disparaître.

13. Voici, en un mot, pourquoi l'on n'admet pas cette façon de raisonner: la subvention de 20 millions de dollars, et le supplément de 15 millions, ne sont que provisoires, dit-on. Mais jusqu'à quel point ces subventions sont-elles provisoires? La vie est remplie d'éléments permanents qui ont été introduits à titre de «mesures provisoires», notamment l'impôt sur le revenu. Notre vie économique repose sur le principe fondamental que la société, les groupements, les entreprises et les particuliers s'adaptent à des situations nouvelles, et, une fois adaptés, combattent tout élément qui laisse prévoir une perte de bénéfices réels ou imaginaires. Ce principe s'applique également aux subventions. Une fois celles-ci introduites, il se trouve de puissants adeptes pour défendre la cause de leur prolongation. Une fois la prolongation accordée, on s'appuie sur ce précédent pour réclamer une autre prolongation, et ainsi de suite.

14. En d'autres termes, l'aspect le plus dangereux que recèle le projet de subvention actuel ce sont les effets que créera ce précédent à l'avenir, et le risque non seulement de voir cette subvention s'établir en permanence mais de la voir grossir en importance.

15. Ces craintes ne sont pas l'expression de paroles en l'air, loin de là, A l'instant même, on étudie la possibilité de revendiquer une hausse de salaire, et les directeurs de compagnies de chemin de fer avouent de plus en plus ouvertement que leur entreprise, comme les autres qui doivent fixer le prix des services de façon à couvrir les frais d'exploitation, n'est pas rentable étant donné le plafonnement des taux régnants. Peu importe le raisonnement, bon en soi, invoqué par la direction des chemins de fer, il n'en reste pas moins que la situation actuelle, avec ses taux «gelés» et ses subventions établies, ne saurait durer longtemps. C'est une question de logique irréfutable qu'on se trouvera, tôt ou tard, placé devant cette alternative: soit augmenter les taux pour résoudre le problème de l'accroissement des frais d'exploitation, à supposer qu'on accorde une majoration de salaire, soit augmenter les sommes versées au chapitre des subventions. Il est évident qu'on exercera une forte pression en faveur de l'augmentation des subventions.

16. Si la présente attitude envers les subventions persiste et si, de par la force des choses, on fait jouer aux subventions un rôle de plus en plus important, alors il est fatal que les effets sur l'industrie du camionnage seront lourds de conséquences, comme s'en rendent compte les exploitants et les employés de notre industrie d'un bout à l'autre du pays. Notre industrie n'est pas la seule à se ressentir de la montée des frais d'exploitation. Elle doit traiter avec un syndicat qui n'a pas la réputation, ni au sein du présent Comité ni nulle part ailleurs au pays, d'être timide quand il s'agit de revendiquer des