

maintenant venu de régler la question du capital des chemins de fer Nationaux du Canada.

En 1932, la majeure partie des obligations étaient détenues par des capitalistes de la Grande-Bretagne et d'autres pays européens. Mais maintenant, en raison des achats effectués au cours de la guerre, on a rapatrié une grande quantité de ces obligations. De fait, au comité des chemins de fer qui a siégé il y a deux ans, on nous a déclaré que des étrangers ne détenaient qu'une très faible partie des obligations des chemins de fer Nationaux du Canada. Vu la nouvelle situation créée par la guerre, le moment est venu pour le Gouvernement d'agir et de réduire le capital social du National-Canadien à un niveau qui permette à ce chemin de fer de soutenir la concurrence et de nous assurer un service de transport au prix coûtant.

J'aimerais dire un mot au sujet de l'augmentation de 21 p. 100 à l'égard des tarifs-marchandises. Le Gouvernement n'aurait pas dû consentir à l'application de cette augmentation. Il aurait été préférable de combler les déficits des chemins de fer à même le fonds du revenu consolidé, dans l'espoir que la situation s'améliorerait au cours des deux, trois ou quatre prochaines années et que disparaîtrait la nécessité de relever les tarifs.

Le même problème s'est présenté il y a un certain nombre d'années. En 1918, nos chemins de fer demandaient et obtenaient du Gouvernement des augmentations en matière de tarifs-marchandises. Vers la même époque, les cheminots réclamaient des augmentations de salaires. Celles-ci s'élevaient à 77 millions de dollars, cependant que les augmentations accordées aux chemins de fer au chapitre des tarifs-marchandises se chiffraient par 43 millions. Les sociétés ferroviaires demandèrent une nouvelle hausse des tarifs, qui leur fut accordée après discussion. Plus tard, en 1920, elles réclamaient un autre relèvement des tarifs-marchandises. On me permettra de citer un passage du débat qui eut lieu à la Chambre des communes à cette occasion, car on verra l'attitude que le Gouvernement aurait dû prendre dernièrement. Voici comment le ministre des Chemins de fer résumait l'attitude adoptée à l'époque par le Gouvernement :

Les tarifs ferroviaires au Canada seront-ils augmentés sur toute la ligne à la fin expresse de permettre au National-Canadien d'acquitter ses frais d'exploitation et ses frais obligatoires, ou ne vaudrait-il pas mieux conserver les tarifs actuels,—ne fournissant ainsi aux commerçants aucun prétexte pour relever le coût de la vie,—et nous en remettre à une augmentation des affaires, aux économies qu'il serait possible de réaliser par la coordination et à un retour aux conditions normales, afin de réduire petit

à petit ces déficits jusqu'au jour où les recettes suffiront à couvrir les frais d'exploitation, et, plus tard, les frais obligatoires? Si l'on voulait adopter cette dernière solution, il faudrait se résigner au fait que le ministre des Chemins de fer devrait présenter un déficit l'an prochain, l'année suivante et pendant un certain nombre d'années, jusqu'à ce que nous fussions sortis de cette difficulté. Les compagnies de chemins de fer ont réclamé de la commission une augmentation des tarifs, qui leur a été accordée après une longue controverse. On estime qu'elle suffira à conserver au Pacifique-Canadien au moins une situation financière saine et l'on espère que l'autre grand réseau en bénéficiera, par conséquent, dans la même mesure.

Je prétends que, eu égard au renchérissement de la vie qui suivra vraisemblablement cette augmentation importante des tarifs-marchandises, le Gouvernement devrait acquitter les frais d'exploitation des chemins de fer à même le Fonds du revenu consolidé, sans relever les tarifs. On a nié que l'augmentation de ces derniers auraient un effet quelconque sur la quantité de marchandises transportée par les chemins de fer, mais on risque fort d'en arriver là. Le transport par le canal de Panama pourra considérablement réduire le trafic, et la majoration du tarif-marchandises avivera encore cette concurrence. On a d'ailleurs parlé d'une telle concurrence à la commission royale qui, en 1932, a fait enquête sur les transports à la suite des augmentations de tarif décrétées en 1918 et 1920. M. W. T. Jackson, professeur en science du transport à l'Université de Toronto, a témoigné à la commission. Il déclarait à cette occasion :

De 1923 à 1928, le transport des céréales de Fort-William à Port-Arthur n'a augmenté que de 6 p. 100, mais il a augmenté de 47 p. 100 de Vancouver à Prince-Rupert. De 1921 à 1928, le transport océanique n'a augmenté que de 47 p. 100 à la côte atlantique, tandis qu'il a subi une hausse de 995 p. 100 à la côte du Pacifique.

Voilà une diminution considérable du transport par chemin de fer. Il est donc fort possible que la récente majoration de 21 p. 100 du tarif-marchandises diminue encore le volume des marchandises transportées par chemin de fer. Mais il y a autre chose à considérer. Le transport océanique est bien plus efficace aujourd'hui qu'il y a vingt ans. Les océaniques sont plus rapides, ils font la traversée beaucoup plus vite qu'à cette époque. C'est pourquoi le Gouvernement devrait, selon moi, s'assurer s'il est possible de maintenir l'ancien tarif-marchandises. S'il faut pour cela combler d'autres pertes à même le fonds du revenu consolidé, cela sera encore mieux que d'accorder une majoration de tarif qui amènera une forte hausse du coût de la vie.