

nomique que politique. En d'autres termes, certaines subventions sont salutaires, d'autres sont nuisibles.

8. Les subventions destinées à la mise en valeur des terres, les subventions de premier établissement, les subventions de garantie à l'égard d'emprunts qui ont favorisé la mise sur pied de notre réseau ferroviaire ont été, en général, des subventions salutaires. Car elles ont permis l'unification des régions du Canada, mais une fois que cet objectif fut atteint et que l'expansion économique qui en fut la conséquence eût été réalisée, elles n'avaient plus leur raison d'être. Ainsi, nous en arrivons au principe fondamental d'une subvention salutaire:

*une subvention est motivée lorsqu'elle tend à résoudre un problème définitivement et que, une fois cet objectif atteint, elle disparaît. En d'autres mots, une subvention salutaire s'éclipse automatiquement.*

9. Réciproquement, une subvention qui ne règle rien, ou qui perpétue une difficulté, ce qui est pis, - est une subvention nuisible.

10. Voilà, pour l'essentiel, pourquoi nous nous opposons à l'octroi de la subvention proposée. Elle ne s'éclipse pas automatiquement. Bien au contraire, elle aura pour résultat de retarder le jeu de la concurrence. Elle ne tendra pas à résoudre le problème de la montée en flèche des frais et des tarifs; bien au contraire, elle tendra peut-être à compliquer la situation. Enfin, si l'on accorde ces subventions indéfiniment, il s'ensuivra qu'on les prendra tellement pour admises qu'il deviendra virtuellement impossible de les abandonner plus tard et d'empêcher qu'elles ne prennent plus d'ampleur.

11. Nous soutenons que la subvention dont il est question à l'heure actuelle retardera considérablement l'épanouissement des forces naturelles de correction—la concurrence—. On pourrait rétorquer, évidemment, que cette subvention ne s'appliquera qu'aux taux non concurrentiels, qu'elle ne touchera pas aux taux de concurrence. Un tel raisonnement ne tient pas compte d'une vérité bien élémentaire: tous les taux de concurrence actuels établis par les chemins de fer ont commencé par être des taux non concurrentiels. Si, par quelque miracle ou par quelque catastrophe d'ordre historique, on avait empêché l'expansion de la concurrence dans le domaine du transport, tout le trafic-marchandises se ferait encore par chemin de fer à des taux non concurrentiels. Même une réduction très petite des tarifs peut influencer énormément un compétiteur en perspective quant à savoir s'il doit se lancer dans telle ou telle sphère d'activité en ce qui concerne le transport. Dire que l'industrie du camionnage s'oppose à l'octroi de cette subvention parce que son commerce antérieur ou actuel s'en ressentira, c'est, à notre avis, parler hors de propos. La question qu'il faut se poser est celle-ci: l'industrie du camionnage sera-t-elle en mesure d'affronter la concurrence si l'on garde artificiellement bas les tarifs de transport de ses rivaux? Puisque l'industrie du camionnage est assujétie aux mêmes pressions, ou à des pressions analogue, découlant de la hausse des frais d'exploitation et des salaires, il est permis de douter qu'elle réussira à concurrencer les taux de chemin de fer non concurrentiels que protège une subvention. De plus, étant donné la hausse des frais d'exploitation, les compagnies de chemin de fer peuvent être contraintes d'abandonner les taux de concurrence si elles estiment trop faible la concurrence routière pour ensuite hausser les taux non concurrentiels. Car, somme toutes, les taux de concurrence existent justement parce qu'il y a la concurrence, mais supprimer le jeu de la concurrence et les taux de concurrence disparaîtront!

12. Il est évident que les taux subventionnés ne règlent pas le problème des taux élevés de chemin de fer, attribuables à l'augmentation des frais d'exploitation. Il est évident que si ces frais continuent d'augmenter, il faudra