

RAPPORT DU COMITÉ

Le JEUDI 11 mai 1939.

Le Comité spécial institué par le Sénat, le 30 mars 1938 pour s'enquérir des moyens les plus efficaces de remédier à la situation extrêmement grave des chemins de fer au pays, et d'alléger les lourdes charges financières qui en résultent, et en faire rapport, a l'honneur de soumettre son troisième rapport comme suit:

Le Comité a présenté un rapport intérimaire, à la date du 30 juin 1938, après avoir tenu quarante-trois séances et entendu trente et un hauts fonctionnaires des deux réseaux ferroviaires. Afin de terminer l'enquête commencée, le Comité fut de nouveau institué le 7 mars de cette année, et, depuis cette date, il a tenu onze séances et entendu quatorze nouveaux témoins. Le texte des délibérations du Comité au cours de la session de 1938, et jusqu'à ce jour, au cours de la présente session, couvre 1,903 pages de texte imprimé, et 106 pièces concernant le problème étudié ont été produites devant le Comité.

Les témoignages rendus devant le Comité furent à la fois très intéressants et très utiles pour ses membres, en même temps qu'ils ont servi à éclairer l'opinion publique sur cette très importante question. Cette enquête a peut-être eu pour résultat d'inspirer au peuple canadien un sentiment différent—peut-être entièrement différent—à l'égard du rôle que jouent les chemins de fer nationaux dans la vie de la nation. Il a sans doute semblé à plusieurs que nos chemins de fer nationaux, à cause de leurs déficits, constituaient, si l'on peut dire, une entrave au progrès national. Un grand nombre de Canadiens seront sûrement surpris d'apprendre que les chemins de fer nationaux du Canada n'accusent aucune perte d'exploitation et que les déficits, dont on a tant parlé et qui ont sans doute entamé sérieusement le trésor national, proviennent entièrement des charges d'intérêt envers les obligataires et actionnaires et découlent pour la plus grande partie de lignes ayant appartenu auparavant à des compagnies privées acquises par le gouvernement, et qu'il a maintenues en service dans l'intérêt national. Il importe de ne pas perdre de vue que ces intérêts sont garantis par le Gouvernement du Canada et qu'ils constituent une obligation permanente, de quelque manière que l'on puisse disposer des lignes du National-Canadien.

La mesure considérable de service public que rendent les chemins de fer nationaux dans le domaine de la colonisation et du développement du pays, et dont les frais sont incorporés dans les déficits dont on a parlé, a laissé une profonde impression sur le Comité. Ces services ont une grande valeur pour le développement économique du pays, et ne sauraient être profitables si l'on juge la question exclusivement du point de vue ferroviaire. Le Comité est d'avis qu'il serait désastreux d'adopter une politique visant à effacer les déficits des chemins de fer par la suppression de services ferroviaires essentiels.

Le Comité a examiné une carte à grande échelle qui démontre que, d'un total de 21,972 milles de lignes au Canada, et sur une base de trafic correspondant à 1937, 4,034 milles de lignes produisent des recettes suffisantes à couvrir les frais d'exploitation, les impôts et les charges d'intérêt, que les recettes pour 4,087 milles de lignes suffisent à payer les frais d'exploitation sans acquitter entièrement les impôts et les intérêts, alors que 13,851 milles de lignes ne font même pas leurs frais d'exploitation. Ces chiffres indiquent quelle forte proportion de lignes déficitaires du National-Canadien doit être supportée par les lignes profitables, dites lignes marginales. Quoi qu'il en soit, les lignes marginales, de même que les lignes déficitaires rendent de précieux services du point de vue national, même