

de la région. J'espère donc sincèrement que le Gouvernement verra à ce qu'on administre les chemins de fer d'une façon plus juste et plus équitable.

M. RONALD MOORE (Churchill): Les régions qui estiment le tarif-marchandises déjà trop élevé ont manifesté de l'appréhension en prenant connaissance des avis de la Commission des transports. Durant plusieurs années, les Provinces maritimes, les Prairies et la Colombie-Britannique ont jugé le tarif-marchandises en vigueur dans leurs régions trop élevé en regard de celui qui s'appliquait aux provinces centrales d'Ontario et de Québec.

Je n'ai pas l'intention de traiter aucune des questions soulevées antérieurement à l'égard du tarif-marchandises dans les régions précitées. Je me bornerai à rappeler quelques détails de notre histoire ferroviaire et à indiquer la ligne de conduite qu'il y a lieu de suivre à l'heure actuelle.

Depuis plusieurs années il est notoire que la capitalisation du National-Canadien est disproportionnée à ses valeurs actives. Le Grand Tronc, par exemple, un des chemins de fer privés que le réseau national a absorbé avec ses embranchements, a coûté en tout la somme de \$197,139,391, dont le public a souscrit une tranche de 65 p. 100, soit près de 128 millions. La capitalisation consiste dans une proportion de 88 p. 100 en obligations et de 12 p. 100 seulement en actions. D'où il faut conclure à l'existence d'un lourd fardeau de frais fixes s'élevant chaque année à plus de 8.5 millions de dollars, soit \$2,855, par mille. C'est trois fois plus que les frais fixes du Pacifique Canadien.

Une autre ligne qui a absorbé le National-Canadien, la Canadian-Northern, recevait, lorsqu'elle fonctionnait à titre d'entreprise privée, de fortes subventions des gouvernements fédéral et provinciaux. Les comptes du chemin de fer révèlent qu'il a reçu en tout 298 millions de dollars. La Commission Acworth qui a étudié la situation financière du Canadian-Northern a déclaré que la valeur maximum de son avoir n'était que de 370 millions. Outre des obligations de placement, ce chemin de fer avait une dette fondée en cours de 83 millions, tandis que son passif dépassait la valeur globale de son avoir. Les autres voies ferroviaires exploitées en régie privée et qui font partie aujourd'hui du réseau national n'étaient pas en meilleure posture financière.

Je cite à cet égard un article que sir Joseph Flavelle écrivait, en 1932, lorsqu'il exposait la situation à la commission royale du transport. Voici ses conclusions, comme en fait foi le rapport de la commission, page 1599:

[M. Knight.]

a) Qu'il y a lieu d'amortir immédiatement les frais d'aménagement des chemins de fer Intercolonial et Transcontinental.

b) Qu'il y a lieu de faire face aux avances consenties aux chemins de fer déjà acquis et à leurs déficits inévitables pour quelques années, par l'émission au Gouvernement d'actions ordinaires à l'égard desquelles ne sera payé ni intérêt ni dividende tant que la société ne sera pas en mesure de réaliser des bénéfices après avoir payé l'intérêt à l'égard des frais fixes assumés et des immobilisations qui s'imposeront par la suite.

Sir Henry Thornton, ex-président du National-Canadien, lorsqu'il témoignait devant la Commission royale chargée d'enquêter sur la question des transports, s'est exprimé dans les termes suivants comme on peut le voir à la page 50 du rapport de cet organisme:

A quoi faut-il attribuer la situation du réseau National-Canadien? Il me semble qu'il faut l'attribuer en premier lieu aux erreurs d'anciens propriétaires, dont nous avons hérité, si je puis m'exprimer ainsi. En second lieu, elle est le résultat d'immobilisations rendues nécessaires pour répondre à la demande du public de poursuivre la mise en valeur de nos ressources, pour combler les immobilisations différées au cours des années précédentes et pour créer un réseau de transport efficace. Il faut en troisième lieu en tenir responsables le transport maritime subventionné et les grandes routes; puis, en dernier lieu, les tarifs-marchandises. Tous ces facteurs sont aggravés par la crise économique que nous traversons présentement et la solution du problème dépendra de la durée de la crise.

Ecoutez maintenant ce qui suit:

Je crois pouvoir affirmer sans crainte de me tromper, comme je l'ai dit il y a quelque temps, que la crise peut avoir déterminé la tenue de cette enquête, mais on aurait pu tout aussi bien la tenir il y a plusieurs années. Le marasme économique a simplement aggravé un état de chose existant. Je me permets de mentionner ce fait parce qu'un grand nombre de gens confondent la crise avec une situation qui existe en principe depuis fort longtemps.

Voilà comment s'exprimait un ancien président des chemins de fer Nationaux du Canada. Le rapport de la commission de 1932 indiquait en somme la façon de procéder pour remédier à la situation difficile où se trouvaient à cette époque les chemins de fer au Canada. Le moment est maintenant venu pour le Gouvernement de prendre des dispositions en vue de régler le problème compliqué de nos chemins de fer.

En outre, à la page 30 du rapport, on trouve que la Commission recommande de réduire rigoureusement le capital des chemins de fer Nationaux du Canada; puis on ajoute qu'en 1932 on ne croyait pas que le moment fût opportun de réduire le capital. Si l'on approchait les mêmes personnes aujourd'hui, elles conviendraient, je pense, que le temps est