

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 si ces services ne peuvent se mesurer sur la base ordinaire des profits en affaires. Nos chemins de fer nationaux ont servi d'instrument de développement national et ont dû maintenir de vastes parcours pour les fins de la politique nationale.

La grande valeur pour l'avenir des lignes du National-Canadien situées de manière à faciliter le développement des immenses étendues minières et forestières du Nord canadien a aussi retenu l'attention du Comité. Les lignes du National-Canadien sont particulièrement bien situées pour contribuer au développement futur du pays, et la preuve recueillie n'eût-elle eu d'autre résultat que d'attirer l'attention sur la valeur des chemins de fer nationaux pour l'avenir du Canada, qu'elle aurait déjà été utile au public.

Les témoignages ont aussi fait ressortir la valeur du réseau du Pacifique-Canadien pour le Canada. Et votre Comité est fermement convaincu que tous les Canadiens bien pensants apprécient l'œuvre accomplie par le Pacifique tant au Canada qu'à l'étranger. Cette compagnie a fait preuve de courage et d'initiative et elle a joué un rôle de premier plan dans le développement de l'Ouest canadien, et les services du Pacifique-Canadien ont fait honneur au Canada dans tous les pays du monde. La réputation financière du Pacifique est aussi bien établie, et nulle autre entreprise ne paraissait offrir en période normale de meilleure valeur de placement. Aussi le Pacifique a-t-il attiré au Canada des capitaux considérables de tous les pays de l'univers, et la situation de son crédit ne le cède qu'à celle du Dominion même. La sérieuse diminution de la puissance à gagner du Pacifique-Canadien dans les conditions anormales que nous traversons ne doit aucunement entacher la compétence de ses administrateurs, puisque cette diminution est imputable pour une grande partie aux conditions qui sévissent de par le monde et qui ont aussi atteint son rival au Canada de même que presque tous les chemins de fer du continent nord-américain.