

provinciaux, sauf les gouvernements d'Ontario et de Québec, se sont opposés à la demande des compagnies de chemins de fer relative à cette hausse de tarifs et lorsqu'on a acquiescé à cette demande ils en ont appelé de la décision auprès du gouverneur en conseil. Leur appel a été rejeté, mais le gouvernement a décidé de prendre des mesures en vue d'alléger le fardeau que constituait l'augmentation des tarifs. Voici les mesures prises:

- (i) la constitution d'une commission royale chargée d'examiner le problème des Transports et de proposer des moyens d'y remédier convenablement;
- (ii) l'octroi d'une subvention de 20 millions de dollars pour un an, destinée à réduire les taux non concurrentiels de 7 p. 100, cette mesure devant aider provisoirement à remédier à la situation.

Mais vu que la commission royale n'a pas encore terminé sa lourde tâche, on se propose de prolonger de neuf autres mois les délais prévus à l'égard de cette subvention provisoire, moyennant une dépense supplémentaire de 15 millions de dollars.

3. L'octroi de cette subvention a pour but d'obvier à une hausse générale des taux non concurrentiels. Le gouvernement reconnaît ainsi l'influence corrective qu'exerce le jeu de la concurrence dans le domaine du transport et il décide de réduire au minimum cette influence, ce qui explique pourquoi, de fait, le volume du trafic-marchandises augmente sans cesse.

4. La concurrence dans le domaine du transport prend de plus en plus d'ampleur, non seulement dans les provinces du centre du Canada, mais dans l'Ouest et les Maritimes. Comme nous l'avons démontré au présent Comité en avril 1959 et, cette année, à la Commission royale d'enquête, l'augmentation des taux concurrentiels (qui représente le meilleur indice de l'influence qu'exerce la concurrence) dans l'Ouest du Canada et dans les provinces Maritimes est telle que ces taux ont atteint le niveau de ceux qui étaient en vigueur dans les provinces centrales au début des années 50. Même si à certains endroits ce niveau n'a pas encore été atteint, la hausse des taux concurrentiels a été assez rapide pour faire mentir l'assertion fréquemment répétée, et qui va à l'encontre de la vérité, selon laquelle le jeu de la concurrence dans le domaine du transport ne s'exerce que dans les provinces centrales du Canada.

5. On ne saurait nier que dans *toutes* les régions du Canada la concurrence dans le domaine du transport tend, à tous les paliers, à s'accroître et que cette tendance soit salutaire. En face du problème que pose l'octroi de subventions étant donné la tendance générale vers une concurrence plus accentuée, n'est-il pas juste de se demander ceci:

«la mesure législative envisagée va-t-elle nuire à cette tendance?»

6. Nous optons pour l'affirmative, et nous allons montrer pourquoi nous nous opposons aux subventions.

7. Ce n'est pas en théoriciens dépourvus de sens pratique que nous nous opposons à la présente subvention. Nous croyons en l'efficacité du jeu de la concurrence, en l'efficacité de l'organisation des marchés. Nous croyons que le jeu de la concurrence est le correctif par excellence, qu'on ne doit pas avoir recours à l'octroi de subventions, ce qui nuit au jeu de la concurrence, comme c'est le cas de toute subvention. Néanmoins, nous nous rendons compte que l'octroi de subventions soit parfois nécessaire, voire profitable, quand il s'agit d'appliquer un principe d'ordre économique. Par exemple, n'eût été les subventions accordées aux chemins de fer au début de leur existence, notre réseau ferroviaire aurait mis beaucoup plus de temps à se développer, et il est fort probable que le Canada n'aurait aucune valeur tant du point de vue éco-