

essentiels au bien public, le coût de ces services devrait être payé à même les revenus généraux du pays.» Ce n'est rien de nouveau pour le Canada. Il n'y a rien d'étrange à la suggestion que lorsqu'un service public ne peut être payé par ses usagers, il soit payé par les deniers publics.

Nous avons appliqué ce principe au réseau ferroviaire transcontinental. S'il existe un besoin pour ce service (et je pense que ce besoin a été prouvé), il incombe à la Commission de faire évaluer convenablement le coût d'un tel service, parce que nous connaissons la comptabilité du Pacifique-Canadien de longue date. Nous avons examiné à fond la comptabilité du Pacifique Canadien au sujet du coût de transport du grain d'exportation devant la Commission McPherson et il s'agissait d'une affaire beaucoup plus complexe que celle dont cette Commission est saisie en ce moment. Les provinces d'Alberta et du Manitoba, qui dépensent beaucoup d'argent à cette fin, ont réduit les chiffres des frais d'exploitation à une fraction de ceux qu'avaient présentés le Pacifique-Canadien à l'origine. Connaissant ce que les chemins de fer peuvent faire dans leur interprétation des dépenses, nous savons ce que n'importe qui peut faire à l'égard des frais d'exploitation, suivant l'importance qu'on donne à certains éléments, tels les facteurs de géographie ou de temps, dans l'établissement des variables. Je pense donc que dans une affaire comme celle-ci, la Commission avait le devoir de déterminer le coût réel, et qu'il incombait au Parlement et à ce comité de décider si l'intérêt public est suffisamment en cause pour justifier le maintien d'un tel service, soit par la compagnie elle-même, soit aux frais du trésor public.

Je passe maintenant au dernier point que je désire soulever: c'est que la Commission n'a pas accordé assez d'importance à l'intention du contrat passé entre le gouvernement du Canada et le syndicat du Pacifique-Canadien.

Il importe de faire une brève revue historique des circonstances qui ont entouré la construction du Pacifique Canadien pour mieux évaluer les principes en jeu dans l'abandon du *Dominion*.

On lit dans le rapport de la Commission royale d'enquête sur les relations fédérales-provinciales 1940, vol. 1, page 48:

«L'avènement des chemins de fer avait rendu possible le projet, vague jusque-là, d'acquérir la Terre de Rupert et de relier au Canada la colonie (de la Colombie-Britannique) sur la côte du Pacifique. Ils donneraient accès aussi à la mer, durant les mois d'hiver, par la voie des Maritimes. En unissant sous un gouvernement unique cette vaste contrée qui s'étendait d'un océan à l'autre, on créerait d'immenses possibilités d'expansion, on amorcerait le commerce avec l'Orient et on établirait un vaste marché intérieur qui intégrerait les occupations et les ressources de toutes les colonies.»

Le chemin de fer Atlantique était le réseau intercolonial qui fut construit et exploité par le gouvernement. Le chemin de fer Pacifique n'était pas moins nécessaire mais représentait une entreprise plus complexe et plus vaste encore. Il fallait tout d'abord négocier l'acquisition du Nord-Ouest et l'union avec la Colombie-Britannique, puis construire la voie ferrée la plus longue de l'époque sur le terrain le plus difficile au monde. Le Manitoba s'est joint à la confédération moyennant l'assurance qu'un chemin de fer serait construit pour le relier avec le monde extérieur. Ses terres publiques, comme celles des Territoires du Nord-Ouest, furent réservées pour les fins du *Dominion*, c'est-à-dire pour l'octroi de terres de colonisation et de concessions de terrain aux chemins de fer. Lorsque la Colombie-Britannique s'est joint au Dominion en 1871, les termes d'union obligeaient le gouvernement national à commencer la construction du Pacifique dans un délai de deux ans au plus et de le terminer en dix ans. La construction ferroviaire faisait donc partie intégrante de l'union et de l'expansion nationales.