

Nationaux du Canada desservent complètement environ un million et quart de milles carrés de territoire canadien et, en procurant les têtes de ligne pour le transport supplémentaire aux régions plus éloignées qu'atteignent les voies navigables, routières et aériennes, ils offrent un service encore beaucoup plus étendu. La densité moyenne de la population de cette vaste superficie est de 283 habitants par mille de voie ferrée. Si l'on jugeait de la situation par les normes employées dans la plupart des autres pays, le tableau que l'on se ferait des transports canadiens serait absurde. Toutefois, il faut tenir compte de la moyenne élevée de production par tête au Canada, et c'est un fait que les frais de transport ferroviaire sont beaucoup moins élevés chez nous que dans tout autre pays au monde. Il est également vrai que la demande de transport par tête est la plus élevée. J'ai esquissé ces points saillants en vue de démontrer clairement les relations du National-Canadien par rapport à l'expansion future et à l'exploitation des ressources naturelles du Canada. Le réseau est en mesure d'offrir ses services pour tout genre d'expansion. Il existe une abondance d'occasions favorables toujours croissantes de développement.

L'hon. M. ROEBUCK: Monsieur Fairweather, quand vous dites que les frais sont moins élevés au Canada qu'en aucun autre pays, voulez-vous dire des frais moindres par tête?

M. FAIRWEATHER: C'est un coût moins élevé par unité de production. Vous pouvez l'établir soit par la fraction du revenu national déboursé pour le transport, soit par le coût de transport d'une tonne de marchandises par mille. L'un ou l'autre calcul démontre que c'est le transport le meilleur marché au monde.

L'hon. M. McGEER: C'est là surtout le résultat des mesures adoptées par le Parlement du Canada. C'est le résultat de l'influence de la Loi de la convention du Nid-du-Corbeau.

M. FAIRWEATHER: Ma déclaration est celle d'un économiste. Je l'ai faite à la lumière du coût réel du transport.

L'hon. M. ROEBUCK: Une Loi du Parlement n'amène pas nécessairement la compétence dans l'administration. La compétence entraîne une Loi du Parlement.

L'hon. M. McGEER: Cela n'a rien à faire avec l'administration des chemins de fer, mais vient du fait que des membres du gouvernement du Canada ont envisagé l'exportation du blé et ont pris certaines mesures. De fait, le transport du blé dans l'Ouest donne une moyenne moins élevée. Quand vous étudiez les autres régions du Canada, les provinces Maritimes par exemple, il y a la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes qui prévoit une prime pour le transport des marchandises vers des endroits tels que Halifax, Moncton et Saint-Jean. En Colombie-Britannique vous avez le différentiel destiné à détourner la circulation du canal de Panama. Je n'affirmerais pas que les taux les moins élevés du monde existent sur le littoral du Pacifique.

L'hon. M. ROEBUCK: Je m'excuse d'avoir parlé. Je voulais savoir ce qu'il en était.

L'hon. M. McGEER: M. Fairweather peut continuer la lecture de son mémoire. Nous aurons plusieurs questions à lui poser plus tard.

*M. Fairweather:*

L'administration des chemins de fer Nationaux du Canada comprend pleinement ses responsabilités et elle est toujours disposée à aider et à seconder par tous les moyens en son pouvoir la mise en valeur du territoire desservi par le réseau. En vue d'encourager et d'aider un tel développement, nous offrons les services de notre bureau des recherches et de l'expansion industrielle. Je crois qu'il intéresserait le Comité de savoir comment on y procède.