

Reprise de la séance

LE BUDGET

EXPOSÉ FINANCIER ANNUEL DU MINISTRE DES FINANCES

La Chambre passe à la suite de la discussion interrompue le lundi 24 octobre sur la motion de l'honorable Douglas Abbott (ministre des Finances) invitant l'Orateur à quitter le fauteuil pour que la Chambre se forme en comité des voies et moyens, ainsi que sur la proposition d'amendement de l'honorable M. Rowe et la proposition du sous-amendement de M. Thatcher.

M. Bryce: Permettez-moi, monsieur l'Orateur, de reprendre les observations que je formulais avant le dîner. La concurrence des camions dans les provinces centrales a permis à beaucoup de gens d'obtenir des tarifs plus bas. Je le répète, les gouvernements provinciaux ont constitué des commissions qui régissent l'industrie du camionnage. Dans la plupart des cas, ces commissions établissent les tarifs en fonction de ceux des chemins de fer, mais je constate que le Pacifique-Canadien veut s'assurer qu'il n'aura pas à soutenir une telle concurrence dans les provinces des Prairies. Il s'occupe déjà de camionnage et, tout en maintenant les tarifs ferroviaires, il établira sûrement un monopole du camionnage dans l'Ouest.

J'ai sous les yeux une brochure publiée par l'Association canadienne du transport automobile dont je voudrais citer le passage suivant:

Le chemin de fer se porte acquéreur des entreprises de camionnage qui lui font concurrence dans l'Ouest. Le Pacifique-Canadien acquiert, des camionneurs indépendants, 2,700 milles de route. Six sociétés indépendantes de camionnage ont été achetées par le Pacifique-Canadien depuis décembre 1947. Ces achats se sont effectués par l'entremise de la *Canadian Pacific Transport Company*, filiale entièrement possédée par le chemin de fer Pacifique-Canadien.

J'aimerais également rappeler les propos que tenait M. John Magee, secrétaire de la *Canadian Automobile Transportation Company* de Toronto, à Winnipeg, le 3 décembre 1948. Pour l'édification des honorables députés qui aimeraient la lire, je leur signale que son allocation se trouve dans le numéro de décembre 1948 de *Highway News*. Citons-la en partie:

Vous savez tous que le Pacifique-Canadien, agissant avec rapidité au moyen d'une série d'achats, a, depuis septembre 1947, mis la main sur une bonne partie de l'industrie du camionnage dans l'Ouest. La dernière société achetée a été la *Dench of Canada*, l'une des plus importantes sociétés de transport automobile dans l'Ouest, dont le siège social est à Calgary. Cette transaction terminée (en avril 1948), il a sans doute fallu attendre un peu afin de digérer les six sociétés de

[L'hon. M. Fournier.]

transport automobile achetées jusque-là. Tout laisse prévoir que, la digestion achevée, on recommencera à acheter des sociétés de transport routier.

Tous ces achats ont été réalisés discrètement par la moins connue des filiales entièrement possédées du Pacifique-Canadien, la *Canadian Pacific Transport Company*. C'est ainsi que le chemin de fer a pu, en huit mois seulement, supprimer la concurrence sur 2,100 milles de réseau routier dans l'Ouest canadien. Comme la société *Dench of Canada* effectue la plus grande partie des opérations de camionnage à long cours du Pacifique-Canadien dans l'Ouest, ce chemin de fer jouit maintenant de la maîtrise des services de camionnage à long parcours à partir de Winnipeg en allant vers l'Ouest, non seulement à travers le Manitoba mais aussi à travers la Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique, jusqu'à Creston sur la partie sud de la grande route transcanadienne. A cent cinquante milles plus loin sur la grande route, la *O.K. Valley Freight Lines*,— le premier service de transport routier acheté par le Pacifique-Canadien,—commence ses opérations à Osoyoos et les continue vers l'ouest jusqu'à Princeton, à 250 milles de Vancouver.

Personne ne devrait avoir de difficulté à comprendre pourquoi ce problème inquiète l'industrie du camionnage. L'indépendance et l'intégrité d'une industrie qui fait concurrence aux chemins de fer canadiens, sont en jeu. Une entreprise de camionnage dont le Pacifique-Canadien, ou tout autre chemin de fer, se serait assuré la maîtrise en l'achetant, ne serait plus qu'un service auxiliaire des chemins de fer, exploité en tant que service auxiliaire. En achetant l'entreprise des camionneurs qui lui faisaient concurrence sur un parcours de 2,100 milles de grande route, et en ayant l'intention d'acheter d'autres de ses concurrents, le Pacifique-Canadien fait rétrograder l'Ouest en y suscitant un nouveau monopole des transports.

Plus loin il dit:

Voici comment s'effectue l'achat d'une entreprise de camionnage, à la manière du Pacifique-Canadien. Et c'est ce qui est arrivé ici au Manitoba en décembre de l'an dernier. Une entreprise de camionnage, par exemple, a deux camions évalués à \$3,167 et un entrepôt d'une valeur de \$390, soit un total de \$3,557. A cela s'ajoute un versement de \$11,443 pour l'achalandage, ce qui porte à \$15,000 le prix global d'achat. Peut-on blâmer l'exploitant de vendre les deux camions?

C'est toujours ainsi qu'ont procédé les puissantes sociétés commerciales pour se frayer un chemin en vue de s'assurer le monopole d'une industrie. Elles versent de gros prix aux établissements qui veulent vendre aujourd'hui; puis demain, elles peuvent contraindre les sociétés qui ont gardé leur indépendance à se liquider à 50 ou 75 p. 100 de leur valeur. La même chose s'est produite dans d'autres industries. Cessons de nous illusionner et agissons dès maintenant afin d'empêcher que la même chose n'arrive dans notre industrie.

J'ai toujours cru que nos services d'utilité publique, comme le téléphone, l'électricité et autres, devraient être fournis au prix coûtant. J'ai toujours préconisé un régime en ce sens. Cependant, quand le Pacifique-Canadien, société dite d'initiative privée, s'emploie à établir un monopole de l'industrie du transport par camions, dans l'Ouest, j'affirme qu'il faut, pour prévenir ce monopole, favoriser la concurrence que l'entreprise privée réclame et préconise si énergiquement.

Une autre question que je tiens à soulever au chapitre du transport ferroviaire, c'est celle