

dans l'attitude du Gouvernement qui a jugé à propos d'exprimer une opinion touchant les avantages, pour le public et l'industrie, que comporterait l'octroi de ce permis autorisant la mise sur pied actuellement d'un service concurrent entre Montréal et Vancouver pour le transport des marchandises.

Nous croyons tous à la concurrence, je pense et, dans l'ensemble, nous sommes tous disposés, très volontiers, à faire savoir à Son Excellence ou à toute autre autorité, qu'à notre avis le bien-être du Canada dépend de la libre concurrence, mais non pas certes d'une concurrence absolument dépourvue d'entraves à tous les points de vue; ce n'est pas ce que l'honorable député a voulu dire. Il ne voudrait pas, par exemple que la vente des boissons alcooliques ne soit pas régie par un régime de permis. Il ne croit pas, je pense, que dans la province d'Ontario on doive accorder à n'importe quel concurrent une concession lui permettant de procéder à des aménagements hydro-électriques. Il me semble qu'on a bien aussi le droit de dire que l'exploitation de services d'utilité publique qui supposent une concession ne doit pas être ouverte à tous ceux qui penseraient avoir quelque chose à faire dans ce domaine-là, en espérant enlever une partie de leurs affaires à ceux qui, d'ores et déjà, s'acquitteraient convenablement de cette tâche.

Je me demande vraiment s'il aurait été si mauvais que cela de trouver, au début de notre siècle, des socialistes en haut de forme, —ou d'une autre espèce,—qui aient eu leur mot à dire au sujet du dédoublement de chemins de fer concurrents. Il n'est pas douteux qu'une fois que ces lignes sont établies, même si leurs tarifs doivent dépendre d'un organisme public quelconque, elles ont parfaitement le droit de s'adresser à celui-ci afin d'en obtenir les tarifs qui leur permettent de toucher un revenu convenable sur leur mise de fonds. C'est la conclusion à laquelle nous convient les événements. Il est très dommage, je pense, qu'entre Montréal et Toronto se soient établies trois lignes concurrentes pour le transport des voyageurs à une époque où le trafic-voyageurs ne suffisait même pas à assurer des bénéfices à l'ancienne ligne.

Voilà dans quel esprit nous avons abordé ce problème. Nous convenons volontiers que la concurrence est une bonne chose; la concurrence qui est apte à fournir un meilleur service et de meilleurs moyens au public; mais nous ne sommes pas d'avis que la concurrence dans l'exploitation de services pour le public soit recommandable, quand une telle concurrence n'est apte qu'à doubler le coût des moyens coûteux dont il faut tenir compte dans la fixation du tarif.

[Le très hon. M. St-Laurent.]

En ce qui concerne notre service de chemin de fer au Canada il a fallu reconnaître dans le Pacifique-Canadien la norme de fixation de nos tarifs, parce que notre pays est en pleine évolution et cet essor exige l'expansion de nos services. L'expansion de ces services exige l'apport de nouveaux capitaux, et devant la Commission des transports, le Pacifique-Canadien prétend toujours qu'il faut tenir compte de sa situation, qu'il doit avoir des tarifs pouvant lui permettre de réaliser un revenu grâce auquel à son tour il sera en mesure d'attirer de nouveaux capitaux afin d'assurer l'expansion que requiert le développement de notre pays.

Voilà où nous en sommes par suite de la concurrence dans les services établis. Or, lorsqu'on a d'abord songé au transport aérien, si je me souviens bien, le Parlement a souscrit unanimement au programme proposé, à savoir que le service trans-continental devait être réservé, jusqu'à ce qu'il soit solidement établi, aux Lignes aériennes Trans-Canada, qui n'étaient pas censées fonctionner en vue de réaliser des bénéfices, mais seulement en vue d'assurer le meilleur service possible à des prix qui ne seraient pas exorbitants pour les usagers de ce service.

La Commission des transports aériens a rédigé un rapport que nous avons étudié avec le plus grand soin. La situation existante était la suivante: les lignes aériennes du Pacifique-Canadien étant des transporteurs terrestres, ne pouvaient obtenir de licence, à moins que, de l'avis du Gouvernement, l'octroi de cette licence ne serve l'intérêt public. Nous ne sommes pas intervenus tout simplement de notre propre initiative; nous sommes intervenus parce que la loi adoptée par ce Parlement exige l'avis du gouverneur en conseil, chaque fois qu'on s'adresse à la Commission des transports aériens pour l'obtention d'une licence en faveur d'un transporteur terrestre.

Le problème nous a semblé d'une importance considérable. Au lieu de nous contenter du rapport que nous avait fait parvenir la Commission des transports aériens, ou de l'examen que nous fîmes tous de la masse des témoignages oraux et écrits qui avait été soumis à la Commission des transports aériens, nous avons décidé d'inviter les fonctionnaires et les représentants de Lignes aériennes du Pacifique-Canadien et de la société Air-Canada à comparaître devant nous, afin de résumer leurs raisons en faveur ou à l'encontre de l'octroi de la licence demandée. Nous voulions ainsi être sûrs de ne négliger aucun argument invoqué pour ou contre l'octroi de la licence, ce qui aurait constitué un changement important dans la ligne de conduite du Gouvernement.