

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Pour étayer votre déclaration sur le transport du grain, n'avez-vous pas dû faire une étude poussée et détaillée des frais de transport, par tonne-mille, de cette denrée?

M. GORDON: Oui, monsieur.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Il y a eu augmentation des recettes globales du trafic-marchandises, et le grain est l'une des principales denrées transportées.

M. GORDON: Oui, mais n'oubliez pas ceci. Il y en a qui croient que les déclarations relatives au transport du grain sont inexactes, parce que, toutes les fois que l'Ouest canadien a une grosse récolte, les chemins de fer sont florissants. Or, ces recettes ne résultent pas nécessairement du transport du grain, mais plutôt du fait que l'abondance du grain a une influence fructifiante sur tout l'Ouest canadien. Quand les cultivateurs ont de l'argent, ils achètent des réfrigérateurs, des automobiles, des poêles et autres marchandises, et nous transportons ces marchandises de l'Est à l'Ouest. Quand on a une grosse récolte dans l'Ouest, c'est tout le Canada qui est prospère, et la prospérité amène plus de trafic aux chemins de fer. C'est pourquoi je dis que tout cela se tient. Si nos recettes égalaient nos dépenses au chapitre du transport du grain, on pourrait peut-être dire que les chemins de fer feraient une bonne affaire, parce que le transport du grain influe sur tout le pays. Mais cela ne prouve pas que nous obtenons un prix équitable pour transporter ce grain.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Si je ne me trompe, il ne s'agit là que d'une déclaration de portée générale.

M. GORDON: Oui. On m'a très souvent demandé comment il se fait que les chemins de fer perdent de l'argent ou n'en font pas beaucoup sur le transport du grain et qu'ils sont prospères lorsque les récoltes sont abondantes. La réponse à cette question est la suivante: parce que tous les autres domaines de l'activité économique sont alors florissants. Le Canada est encore profondément influencé par ses récoltes de blé. Cette influence se fait de moins en moins sentir au fur et à mesure que les années passent, mais il est encore vrai qu'une bonne récolte dans l'Ouest du pays amène la prospérité dans tout le Canada. Cette vérité était encore plus marquée dans le passé.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Dans ce cas, tout ce que vous dites au sujet des pertes que subit le National-Canadien sur le transport du grain est dit d'une façon très générale et ne peut être pris à la lettre.

M. GORDON: Veuillez ne pas me faire dire ce que je n'ai pas dit.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): La question est sérieuse. M. Gordon vient de nous dire que, lorsqu'ils transportent de grandes quantités de grain, les chemins de fer font d'excellentes recettes globales sur le trafic-marchandises. Je veux aussi vous faire remarquer qu'il a déclaré qu'un examen détaillé révélerait probablement qu'il y a eu perte sur le transport de telle ou telle marchandise.

M. GORDON: Pardon, il y a un autre aspect, qui est très important.

M. JOHNSTON (*Bow-River*): Toute la question revêt beaucoup d'importance, surtout pour l'Ouest du pays.

M. GORDON: Il faut bien saisir le problème. Commençons par le fait que nous avons un chemin de fer. Il a fallu construire la voie, acheter des wagons, ériger des bâtisses. Il a fallu engager d'énormes capitaux. On peut comparer un chemin de fer à une usine. Prenez une immense usine qui fonctionne à un dixième de sa capacité, vous verrez qu'elle fonctionne à perte. Mais, en augmentant son rendement, on finit par rentrer dans ses frais généraux. Ainsi, les chemins de fer de l'Ouest canadien ressemblent à une immense usine. Plus le volume du transport augmente, plus nos recettes augmentent et plus nous pouvons combler nos frais d'exploitation, même si nous enregistrons encore