

Ici encore le réseau a engagé de l'argent dans diverses entreprises. Or cet argent provenait sûrement de l'exploitation de la société, de l'excédent de ses recettes. Par conséquent, tout revenu qui en est tiré doit être imputé à l'exploitation de la société.

Prenons par exemple le cas de la Consolidated Mining and Smelting Company. Je ne doute pas que le Pacifique-Canadien ait acheté des actions de cette société, afin de faciliter le contrôle du trafic des marchandises; il en a tiré un excellent revenu. Ces actions sont inscrites dans les livres du Pacifique-Canadien comme ayant une valeur de \$8,412,500. Or, leur valeur en bourse aujourd'hui est d'environ 150 millions de dollars. Avec toutes ces réserves cachées, que devient cette situation dangereuse où se trouve le Pacifique Canadien?

Que dire maintenant des hôtels? Le Pacifique-Canadien ayant soutenu devant deux tribunaux que la loi visant les hôtels est une loi des chemins de fer, la Commission des transports ne soutiendra tout de même pas qu'ils ne font pas partie de l'entreprise ferroviaire. Il faut que ce soit l'un ou l'autre. Si les hôtels font partie de l'entreprise ferroviaire, les recettes doivent être versées dans la caisse générale, ce qui arrive effectivement. Pour connaître la situation financière de la société, il faut examiner son bilan au complet et non seulement une partie de son entreprise.

A la page 23 du jugement, je trouve ce qui suit:

Le Pacifique Canadien possède une caisse commune pour toutes ses entreprises. Toutes les recettes de la société, y compris les recettes d'exploitation du chemin de fer et "autres recettes" y sont versées. Tous les décaissements se font à même ce fonds commun.

De fait, la société n'établit aucune distinction entre ses recettes d'exploitation et les autres. Plus loin, le commissaire ajoute:

Toute l'entreprise de la société de chemins de fer Pacifique-Canadien est assez intimement intégrée.

Voilà un exemple classique d'euphémisme.

Pour cette raison, j'ai trouvé très difficile d'établir avec exactitude la situation de la société par rapport à ses opérations ferroviaires.

Le commissaire est dans l'embarras; il n'a pas vu clair dans l'affaire, mais il en vient cependant à une conclusion gratuite. A n'en pas douter, s'il s'agit là de transport, les bénéfices que la société en retire doivent être portés au compte général des bénéfices de l'entreprise; sinon, il s'agit d'une mise de fonds que ne peut effectuer une entreprise publique et le Pacifique-Canadien devrait en être débarrassé le plus tôt possible. Les données

que je viens de soumettre démontrent donc que le Pacifique-Canadien, la Commission des transports ou le Gouvernement n'ont pas encore prouvé le bien-fondé de la majoration du tarif-marchandises qui a été accordée.

On a fait grand état des réclamations des ouvriers pour obtenir des augmentations de salaires. J'appuie ces requêtes, car je ne vois pas pourquoi les ouvriers ne seraient pas mieux payés. Cependant, sachant comment le Pacifique-Canadien a traité ses employés par le passé, nous savons que si la société prétend agir ainsi dans l'intérêt de ses employés, cela frise l'hypocrisie. A mon avis, si, après avoir consenti des augmentations de salaires à leurs employés, les chemins de fer peuvent prouver qu'ils exploitent à perte, je ne vois pas pourquoi nous ne leur permettrions pas de relever leur tarif-marchandises. Mais pourquoi leur permet-on de relever ce tarif lorsque, évidemment, ils n'opèrent aucunement à perte, mais se contentent de le prétendre en criant famine, cela je ne puis le comprendre.

Hélas, les seuls qu'ils aient pu alerter, ce sont les commissaires des transports, les membres du Gouvernement, mais c'est la population qui en souffrira. Quant aux habitants de l'Ouest, ils ne se laisseront pas imposer sans résistance cette majoration, qui accroît l'inégalité qui existe déjà entre le tarif de l'Ouest et celui des provinces centrales.

De nouveau, je souscris aux paroles de ceux qui s'abstiennent de blâmer les provinces centrales parce qu'il s'agit d'injustices qu'il faut régler. Toutefois, les frais qu'acquittent les Prairies sont supérieurs de 15 p. 100 dans plusieurs cas aux tarifs exigés ailleurs tandis qu'en Colombie-Britannique et en Alberta les tarifs dépassent parfois de 25 p. 100 ceux d'autres régions. Au cours des 29 dernières années, le Pacifique-Canadien a réalisé, dans l'ensemble, 753 millions de dollars dans l'Ouest et 361 millions dans l'Est. Actuellement, il cherche de nouveau à nous saigner à blanc.

Je soutiens qu'en adoptant le décret du conseil, le Gouvernement a posé un geste arbitraire et hâtif; en outre, les réserves et bénéfices du Pacifique-Canadien sont suffisamment considérables pour lui durer les deux ans qu'il faudra consacrer à la nouvelle enquête, indépendamment des relèvements de salaires consentis. La majoration des tarifs n'était pas motivée. De nouveau, on exploite l'Ouest et, si je ne m'abuse, l'Est aussi, et cela avec le concours énergique du Gouvernement.

Songeons également, je ne dis pas à l'anomalie mais à l'intéressant revers d'attitude des libéraux qui tempêtaient le 5 avril contre la décision, lorsque la Chambre n'était saisie d'aucune motion de défiance. A ce moment-