

à la manière de l'étudier. Il a répondu qu'à son sens, le comité n'y pouvait presque rien. Le rapport des vérificateurs du chemin de fer, lu au comité, fait également allusion à cette question, comme on le voit à la page 2:

Pour la période d'après-guerre, le Parlement ferait bien d'étudier les résultats de l'augmentation graduelle des salaires et du prix des matériaux pendant la guerre sur l'amélioration des services d'exploitation attribuables aux recettes probables de cette période.

L'exploitation future de cette société me semble être un sujet qui mérite d'être sérieusement étudié par le ministre des Transports et le Gouvernement. Maintenant que la guerre est terminée, les recettes du chemin de fer seront grandement diminuées. C'est évident. Dans son exposé au comité, en date du 23 octobre, reproduit à la page 4, M. Vaughan disait:

Il me semble, toutefois, qu'il soit nécessaire de lancer un mot d'avertissement. Il est probable qu'une fois passé la situation d'urgence créée par la guerre, le volume du transport s'établira à un niveau inférieur à celui du temps des hostilités. Pour savoir jusqu'à quel point il en sera ainsi, il faudrait attendre les événements.

Alors seulement connaissons-nous les chiffres exacts de cette diminution, ce qui ne veut pas dire que le Gouvernement doive adopter comme politique d'attendre les événements. J'attire sur ce point l'attention du comité, du ministre des Transports et du Gouvernement car j'estime qu'il y a lieu de prendre des mesures immédiates afin d'empêcher que le réseau ne redevienne une charge importante pour le contribuable canadien.

Dans les termes mêmes employés par M. Vaughan, il faut accorder à cette question plus qu'une attention passagère et le Gouvernement doit s'en occuper sérieusement dès maintenant. A mon sens, la collaboration entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien devrait être plus intime. Certaines questions qui ont été posées à M. Vaughan m'ont donné l'impression que la coopération entre les deux réseaux n'avait pas été aussi étroite qu'elle aurait pu l'être.

D'après les dispositions de la Partie II de la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien qui fut adoptée en 1933 et sanctionnée le 23 mai de cette même année, les deux compagnies devaient:

Aux fins de réaliser des économies et d'assurer un service plus rémunérateur, tâcher sans délai de s'entendre et de constamment s'efforcer de s'entendre pour adopter les mesures, plans et arrangements de coopération justes et raisonnables et les plus propres (eu égard à la répartition équitable des charges et des avantages entre elles) à atteindre ces fins.

L'ordre suivant leur était en outre donné:

Elles devront tâcher de pourvoir chaque fois qu'elles en viendront à une entente au moyen de pourparlers avec les représentants des employés affectés, . . . à la répartition équitable et raisonnable, entre les employés des Chemins de fer Nationaux et des Chemins de fer du Pacifique, respectivement, des emplois qui peuvent se rapporter à la mise en œuvre de ces mesures, plans ou arrangements.

La loi stipule plus loin ce qui suit:

Les compagnies sont tenues de conférer, par l'entremise de leurs fonctionnaires compétents, sans délai et périodiquement selon qu'elles pourront en convenir, afin de discuter et de réaliser par accord, si possible, les objets énoncés en la présente partie de la présente loi.

Le ministre des Transports ou le Gouvernement ferait bien de s'enquérir de la coopération qui a existé entre les deux chemins de fer, afin de s'assurer que l'objet de cette loi soit pleinement réalisé.

Comme je viens de le dire, j'ai l'impression que la coopération entre les chemins de fer n'a pas été aussi étroite qu'on la souhaitait au moment de l'adoption de la loi. J'en suis venu à cette conclusion malgré les observations suivantes de M. Vaughan au cours de son témoignage:

Les représentants du Pacifique-Canadien et les nôtres sont en contact presque journalier. Nous coopérons étroitement avec eux.

Et M. Vaughan ajouta:

Après tout, nous nous livrons une âpre concurrence. Je ne crois pas qu'il y ait ailleurs au monde un autre exemple d'une rivalité aussi vive que celle qui existe entre les chemins de fer nationaux et le Pacifique-Canadien. Cela demeurera inévitable tant que les deux entreprises ferroviaires continueront d'être exploitées comme elles le sont à l'heure actuelle.

La concurrence favorise l'efficacité mais elle doit être assujettie à certaines réglementations quant au nombre d'heures de travail et au niveau d'existence et de salaire des employés d'une part et d'autre part quant à la protection du contribuable contre les dépenses inutiles et la concurrence déloyale qui peut amener de gros déficits.

La concurrence doit non seulement être soumise à certaines réglementations mais elle doit être loyale. Une telle rivalité n'est pas possible lorsque l'un des concurrents peut aller de l'avant en assumant que l'Etat, c'est-à-dire le contribuable, couvrira tous les déficits tandis que le rival ne peut compter que sur ses propres ressources en plus d'avoir à acquitter de lourds impôts.

La coopération est aussi nécessaire que la concurrence dans l'intérêt des contribuables canadiens.

Deux autres éléments entrent en ligne de compte. En premier lieu, la création, par le Gouvernement, des Lignes aériennes trans-Canada, comme puissant monopole des voies