

ses voyageurs non plus. Mais le National-Canadien a des responsabilités envers le peuple canadien et les objectifs nationaux.

En raison de cette responsabilité, il a rétabli le service-voyageurs, qui, même s'il a subi des pertes au début, peut être rentable, comme nous le voyons maintenant. Le jour ne reviendra peut-être jamais où le service-voyageurs rapportera de l'argent, mais nous convenons tous, je pense, que certains Canadiens comptent sur les chemins de fer pour se déplacer d'un endroit à l'autre. Si l'ensemble de la nation doit subventionner ce service, alors il faut se résoudre à adopter ce moyen. J'essaierais de faire voir que cette décision n'était pas fondée sur les principes de la libre entreprise et de la libre concurrence. Le chemin de fer a pris cette décision, parce qu'il était tenu de répondre aux besoins des Canadiens.

Si l'on dit que le transport doit être concurrentiel, je crains bien que, dès qu'un chemin de fer constatera l'impossibilité de réaliser un bénéfice facile grâce à un service quelconque il abandonnera ce service. Nous devons nous demander si le bill renferme suffisamment de garanties pour empêcher cela de se produire, ce dont je ne suis pas convaincu. Nous devons nous demander si c'est ce régime que nous voulons, régime en vertu duquel la rentabilité déterminera le service de transport dont sera dotée la nation. Nous devrions examiner soigneusement si la rentabilité du chemin de fer reflète vraiment l'avantage qu'en tire l'ensemble de la nation.

J'ai lu avec intérêt le témoignage d'un représentant d'une Chambre de commerce qui a comparu devant le comité mixte du crédit au consommateurs. Le sénateur Carter s'est demandé dans quelle mesure les frais de transport affectent les prix à la consommation. J'aimerais citer cette partie des témoignages pour illustrer ce qui pourrait arriver. La concurrence dans les services de transport vise à donner une chance aux chemins de fer et à leur permettre d'augmenter leurs tarifs. Si on leur permet de le faire, il s'ensuivra une hausse générale des tarifs de tous les moyens de transport qui établiront leurs tarifs en se fondant sur ceux des chemins de fer. On aboutira à un résultat presque identique à celui qui existe aux termes de notre structure tarifaire alors que le prix des marchandises au Canada est établi, dans certaines circonstances, d'après le prix aux États-Unis et le droit tarifaire. Les deux ensemble constituent le prix canadien.

J'aimerais consigner au compte rendu une partie des témoignages du comité mixte du crédit au consommateurs où le sénateur Carter interroge le témoin, M. Farrell, qui lui

[M. Saltsman.]

répond. On trouve cet extrait à la page 1878 des témoignages du comité mixte.

L'honorable sénateur Carter: Vous dites que la concurrence est un bon chien de garde en ce qui concerne les prix. Au paragraphe 27 de la page 10, vous affirmez: «La concurrence est le fondement même de l'économie de libre-entreprise.» Ensuite au paragraphe 75 de la page 24, vous parlez de l'augmentation des tarifs-marchandises et vous dites: On pourra ensuite s'attendre que les chemins de fer ajustent leurs taux selon des principes commerciaux. Vous ajoutez ensuite: ...on croit que les voituriers porteront leurs tarifs, pour faire concurrence aux chemins de fer, à peu près au même niveau.

M. Farrell: C'est ce que nous avons dit.

L'honorable sénateur Carter: Ne s'agit-il pas là de concurrence en sens inverse? Comment conciliez-vous ces deux attitudes?

M. Farrell: La fin d'une ère donne lieu à des problèmes d'ajustement et lorsqu'on donne aux chemins de fer de nouvelles directions à mettre en pratique efficacement, alors, si les taux ne sont pas gelés, les tarifs vont nécessairement augmenter et une fois que l'industrie des transports se sera adaptée à ce nouvel ensemble de règles, je crois qu'elle sera efficace et apportera une plus grande contribution au Canada.

Je m'arrête ici pour dire que cet optimisme n'était certainement pas justifié par ses déclarations précédentes devant le comité. Je continue la citation:

L'honorable sénateur Carter: Mais ces chemins de fer réalisent des bénéfices, sinon on cesserait de les exploiter. Par conséquent, s'ils augmentent les tarifs parce que les autres transporteurs le font, ils ne font qu'augmenter leurs profits.

M. Farrell: Dans le secteur routier, oui, mais alors si les taux sont augmentés jusqu'à...

L'honorable sénateur Carter: Mais en quoi cela s'accorde-t-il avec la concurrence comme facteur important pour réglementer les prix et les frais?

M. Farrell: Y a-t-il quelqu'un ici qui s'y connaît dans le domaine des transports? J'aimerais entendre quelques commentaires.

M. Whitelaw: Le porte-parole des transports vient de sortir.

M. Farrell: Je dois avouer une certaine ignorance lorsqu'il s'agit de répondre à des questions sur les transports.

Le président conjoint (le sénateur Croll): Il ne s'agit pas de cela. Il faut voir l'essentiel du problème. Il parle ici de la concurrence. Vous admettez que les chemins de fer vont fonctionner selon de nouvelles règles?

M. Farrell: Oui.

Le président, conjoint (le sénateur Croll): Et vous admettez aussi que les sociétés de transport font actuellement des bénéfices.

M. Farrell: Le secteur routier.

• (6.20 p.m.)

Le président conjoint (le sénateur Croll): Ce que vous soutenez, c'est que lorsque les chemins de fer obtiendront des conditions plus favorables, l'industrie du transport routier les imitera aussitôt; et l'idée que fait valoir le sénateur Carter, c'est qu'ils feront alors un profit injuste.

M. Farrell: A court terme, c'est possible...

J'ai bien peur que ce court terme ne se prolonge indéfiniment, et que les chemins de