

on veut, s'arrêter en route, jouir d'une intimité relative pendant le voyage. Les voitures particulières sont la principale cause des problèmes de circulation dans les villes: embouteillages, sautes d'humeur, difficultés du stationnement, élimination des tramways (sauf à Toronto, qui possède aussi le seul métro du pays) et nécessité d'aménager des autoroutes coûteuses. Elles transportent la plupart des personnes qui voyagent entre les villes distantes de 200 milles ou même plus et les touristes qui effectuent des voyages de plusieurs milliers de milles. Les chemins de fer et les exploitants d'autobus n'ont pas réussi à surmonter cette concurrence, malgré la mise en service de voitures plus confortables et l'établissement d'un service plus rapide et divers avantages dont ils ont fait plusieurs essais dans le domaine des prix.

Dans le cas des voyages sur de grandes distances, les avions se déplacent beaucoup plus rapidement mais ils perdent partiellement cet avantage à cause de la lenteur du transport entre le centre des villes et les aéroports. Les lignes aériennes ont vaincu plusieurs de leurs défauts du début: incapacité de suivre les horaires, risques d'accident, mal de l'air et lenteur à effectuer les réservations et à manutentionner les bagages; en outre, le tarif est devenu à peu près le même que le prix de passage augmenté du prix d'une couchette, des repas et des pourboires sur les trains. Des services aériens à horaire fixe relient maintenant les régions métropolitaines du Canada et de l'étranger, et de plus en plus de petites villes. Des avions desservent aussi des agglomérations isolées du Nord du Canada et, dans bien des cas, y constituent l'unique moyen de transport.

L'apparition de tant de concurrence a créé d'innombrables problèmes aux sociétés de chemin de fer et aux divers secteurs de l'industrie. De plus, la concurrence autant que l'automatisation, la diésélisation et l'abandon d'embranchements et de trains de voyageurs non rentables, a réduit les besoins de main-d'œuvre et soulevé des difficultés dans les «villes ferroviaires». Les sociétés ferroviaires soutiennent que la concurrence les empêche de hausser leurs tarifs et les salaires qu'elles versent. En même temps la hausse des taux d'intérêt rend plus difficile et plus coûteuse la rénovation du matériel. Au contraire, les cheminots prétendent que leur productivité en tonnes-milles par heure-homme et suivant d'autres indices s'est accrue régulièrement. Ils soutiennent aussi qu'on ne doit pas s'attendre qu'ils travaillent à des salaires inférieurs aux salaires courants versés pour des tâches exigeant une compétence équivalente dans l'industrie en général. Enfin, ils affirment avoir droit à la sécurité de leur emploi malgré l'introduction d'innovations faites en vue d'économiser la main-d'œuvre et l'abandon de services de voyageurs et d'embranchements.

De 1958 à 1961, le problème du transport au Canada a fait l'objet d'une enquête par une Commission royale fédérale que présidait l'honorable C. P. McTague, autrefois juge en chef de l'Ontario. Après sa maladie et sa démission, il a été remplacé à la présidence par M. M. A. MacPherson qui avait été avocat-conseil pour la Saskatchewan dans tous les différends d'après-guerre sur le tarif-marchandises. En somme, la Commission a recommandé: 1° une subvention égale à la différence entre les dépenses et les recettes des chemins de fer afférentes à la manutention du grain d'exportation dans l'Ouest (en vertu de la Convention du Nid-de-Corbeau de 1897, modifiée en 1925 et interprétée par la Commission des transports du Canada, ce transport se fait aux taux de 1899); cette subvention s'éleverait à 22 millions de dollars par année sur la base des frais d'exploitation de 1958; 2° une subvention de 13 millions par année durant cinq ans et décroissante pour chacune des dix années subséquentes, pour couvrir les pertes encourues dans l'exploitation d'embranchements non rentables qui seront abandonnés, sauf lorsqu'il n'existe aucun autre moyen de transport raisonnablement satisfaisant; 3° une subvention de 62 millions en 1961 qui, après des réductions régulières, ne sera plus que de \$12,400,000 en 1965, pour combler les déficits d'exploitation des services-voyageurs des deux grands chemins de fer; la Commission a refusé d'accorder aucun rapport sur les fonds consacrés aux voitures, aux gares pour voyageurs, etc.; 4° suppression (sauf pour Terre-Neuve) de la subvention de 20 p. 100 versée depuis 1927,