

que les chemins de fer luttent désespérément pour vivre. Tant qu'il en sera ainsi, chacun luttera pour soi-même. Et ce sont les contribuables qui paient les pots cassés. On a vigoureusement affirmé devant le Comité que cette rivalité destructive ne prendra fin que le jour où les hauts fonctionnaires et les employés des deux réseaux travailleront de tout cœur pour une même fin économique.

#### UNIFICATION DE LA DIRECTION

La troisième proposition tendait à unifier l'exploitation en imposant une direction unique aux deux réseaux, qui garderaient leurs propriétés respectives, sans garantir au Pacifique-Canadien aucun rendement pour ses actions, obligations ou autres émissions de capital. Sous le régime de l'exploitation commune, chaque compagnie continuerait de recevoir les mêmes recettes nettes que si elle eût été indépendante—calculées d'après les résultats effectifs sur une période d'années déterminée—et les économies dues à l'unification de la direction seraient partagées sur une base équitable. Ainsi, l'on a suggéré que la moitié au moins de ces économies devraient revenir au National-Canadien. L'exploitation unifiée pourrait être dirigée par une commission, créée par le Parlement et composée de quinze administrateurs, dont cinq choisis par le Gouvernement ou par le National-Canadien, cinq par le Pacifique-Canadien, et les cinq autres par les dix précédents, ou par toute autre méthode opportune.

Deux objections se présentent immédiatement :

*Premièrement*—On a soutenu que cette direction unifiée créerait un monopole gigantesque, et peut-être tyrannique.

A cette objection répondent les arguments suivants, extraits des témoignages :

(1) Depuis des années, de vastes parties du pays, qui ne sont pas desservies par les deux réseaux, vivent sous le régime du monopole, si l'on veut l'appeler ainsi, soit du National-Canadien, soit du Pacifique-Canadien; et elles n'ont pas subi d'inconvénients sensibles.

(2) Les réseaux ont perdu depuis longtemps tous les pouvoirs qui pourraient rendre un monopole dangereux pour l'intérêt public. La loi les soumet à l'autorité de la Commission des Transports, qui contrôle les abandons de lignes, les suppressions ou réductions de services, les hausses ou les baisses de taux.

(3) Les transports par automobiles, autobus et camions (publics et privés), et les transports par voie d'air et par voie d'eau se sont développés au point qu'une concurrence vigoureuse, difficile à surmonter, subsisterait même avec des chemins de fer d'exploitation unifiée. De nombreux témoins, y compris les porte-parole des ouvriers, ont affirmé que le système actuel ne permettait pas de soutenir la concurrence, et que, si l'on ne règle pas la situation, les cheminots en souffriront directement et sérieusement.

(4) Le monde moderne comporte un grand nombre de monopoles, volontairement imposés par le peuple, dans le but essentiel de supprimer les charges excessives et le gaspillage dus au double emploi. Les transports, le téléphone, l'eau, le gaz, l'électricité et autres services urbains en fournissent des exemples frappants, ainsi que les chemins de fer, en certains pays.

*Deuxièmement*—L'autre objection est fondée sur la crainte de former une masse de population dont l'influence pourrait dominer la vie politique du Canada. On peut répondre, semble-t-il, que si la coalition doit être provoquée par un intérêt professionnel, ce motif existe déjà. On ne peut en donner un meilleur exemple que l'opposition faite par les syndicats de cheminots des deux réseaux à l'unification et même à la coopération.