

quoi qu'il arrive, le Gouvernement ne serait-il pas forcé de fournir des services de chemin de fer? L'Etat ne serait-il pas tenu de couvrir les déficits annuels? Les obligations de l'Etat n'augmenteraient-elles pas au lieu de diminuer?

En somme, l'élément décisif dans les affaires de chemins de fer est la quantité de trafic qui se présente. L'unification n'augmenterait pas ce trafic. Les frais d'exploitation en seraient-ils diminués? La chose est douteuse, étant donné qu'on avait prédit que les frais d'exploitation en 1930 seraient réduits de 75 millions, et que depuis lors, même sous des administrations distinctes, les dépenses combinées des deux réseaux sont tombées de 382 à 286 millions. Cette réduction donne une idée des économies que les deux réseaux ont été obligés de faire dans leur propre intérêt. Cela indique aussi la diminution du volume de trafic qu'ils ont pu avoir. Il est impossible d'imaginer que, sous un régime quelconque, sous des administrations distinctes ou sous une seule, on pourra épargner 75 millions de plus et en même temps maintenir l'efficacité des chemins de fer et fournir un service raisonnable.

Nous arrivons ainsi à une conclusion semblable à celle de la commission royale. La concurrence excessive signalée par cette commission ne se manifeste plus. Les deux administrations ont profité de l'expérience acquise et elles coopèrent autant que le permet la loi actuelle. La concurrence pour la construction de lignes affluentes est pratiquement chose du passé, de même que pour les entreprises d'hôtels et de navigation. En 1933, répondant à M. Beatty qui disait que la concurrence et la coopération étaient incompatibles, mon très honorable ami (le très honorable M. Meighen) a déclaré qu'avec le temps le champ de la concurrence se restreindrait graduellement tandis que celui de la coopération s'agrandirait d'autant.

A propos des hôtels, je puis mentionner en passant que les deux compagnies viennent de conclure une entente, au très grand avantage de chacune, pour l'usage commun et sur un pied d'égalité de l'hôtel des chemins de fer nationaux à Vancouver.

On reconnaît qu'il est impraticable, sous une administration unique, d'abandonner une partie notable des trains. Cela ne devrait cependant pas empêcher les deux compagnies d'examiner la possibilité d'abandonner certains trains sans pour cela priver absolument des localités des services de chemin de fer dont elles ont absolument besoin.

Pour résumer, à condition que les directeurs des réseaux aient le désir et la volonté de

collaborer et que les dispositions arbitraires de la loi soient appliquées, au besoin, le Gouvernement estime que la législation actuelle offre le moyen de réaliser de nouvelles économies sans crainte des très graves dangers que maintes commissions ont signalés comme devant suivre la fusion complète de l'administration et de l'exploitation des réseaux et la consolidation de leur outillage et de leur matériel, et avec des répercussions moins désastreuses sur la vie économique et sociale.

Le Gouvernement se rend pleinement compte de la gravité et de l'importance de l'aide qu'il faudrait apporter au National-Canadien afin de lui permettre d'acquitter l'intérêt de son capital-obligations, et il a étudié tous les moyens de solution qui existent. Il conclut que toute amélioration provenant de la fusion des réseaux ou de l'unification de leurs directions, serait insignifiante comparée à la dislocation des affaires qui s'ensuivrait. Le Gouvernement entend exploiter le National-Canadien avec autant d'économie que possible, tout en s'efforçant d'augmenter le volume du trafic, la véritable clef du problème. Le Gouvernement est persuadé que l'augmentation du volume de trafic est l'unique moyen de résoudre le problème ou d'alléger sensiblement le fardeau qu'il constitue pour la nation.

J'aborde à présent la motion à l'étude, qui invite le Sénat à exhorter le Parlement à régler à bref délai le problème ferroviaire du Canada. Elle n'offre ni proposition d'ordre pratique ni proposition d'une autre espèce. Mais son auteur, mon honorable ami de Montarville (l'honorable M. Beaubien) propose au Gouvernement d'adopter la résolution présentée par le Sénat en 1925. S'il en examine les termes, toutefois, il conclura que personne, lui compris, n'en proposerait l'adoption aujourd'hui. Les conditions ne sont pas les mêmes qu'en 1925. L'honorable sénateur propose également au Gouvernement de rechercher l'avis des experts les plus compétents du pays, au cas où celui-ci ne pourrait se ranger à sa proposition. Mais aurait-il l'obligance de me désigner l'organisme qu'il recommande? Songe-t-il à une autre commission royale?

L'honorable M. CASGRAIN: Les commissions ne valent rien.

L'honorable M. DANDURAND: La commission Duff réunissait les experts les plus compétents. Voici quels étaient ses membres: Le très honorable lord Ashfield, de Londres, Angleterre; le très honorable Lyman Poore Duff, sir Joseph W. Flavelle, M. Beaudry Leman, M. Leonor Fresnel Loree, de New-