

frais d'exploitation d'un bon nombre de milles de voies ferrées qui sont inutiles. La commission royale Duff, en 1932, rappelle-t-il, a fait rapport que 4,000 milles de voies ferrées étaient inutilement exploités.

L'exploitation de ce grand nombre de milles de voies ferrées, cela va de soi, comporte l'entretien des gares et du personnel sur ce parcours inutile, le service de trains exploités à perte, les dépenses de combustible, la dépréciation du matériel, les frais d'entretien de la voie et le reste; il en résulte un énorme gaspillage qui n'est pas compensé par les recettes.

Aucune collectivité ne serait privée de moyens de transport et de services raisonnables, a-t-il fait observer, mais il a ajouté ceci: Partout où deux lignes de chemin de fer sont parallèles sur de longues distances et sont pour ainsi dire à deux pas l'une de l'autre, l'exploitation des deux lignes donne lieu à de "folles dépenses".

Une administration en commun éliminerait également de gros montants de faux frais de double emploi, a-t-il ajouté. Il n'y aurait pas besoin de deux têtes de ligne "avec leurs lourdes dépenses d'entretien et d'exploitation" à Montréal, Winnipeg, Vancouver et autres villes, pas besoin de chevauchement de comptabilité et de personnels de bureaux dans tout le pays, pas besoin de groupes rivaux de sollicitateurs de marchandises, de deux personnels séparés de surveillance, de deux services indépendants d'établissement de tarifs avec les grandes dépenses qui s'y rattachent; le double service de messagerie, de télégraphe et d'hôtels, ainsi que de dépenses de publicité, pourrait être remplacé par un seul au moins aussi efficacement et avec une grande économie sous une seule administration.

Je pourrais citer également avec le même effet M. Swanson, professeur d'économie à l'université de la Saskatchewan; mais je m'en abstiendrai, afin de condenser mes arguments autant que possible.

Comment l'opinion publique a-t-elle répondu à la politique préconisée par le Sénat, politique dont sir Edward Beatty s'est fait l'écho en 1933? Laissez-moi citer des éditoriaux de journaux dans diverses parties du pays, lesquels, je crois, indiquent bien l'opinion publique. Ces commentaires ont paru entre les 16 et 19 janvier 1933.

L'honorable M. DANDURAND: De quelle année?

L'honorable M. BEAUBIEN: 1933.

L'honorable M. DANDURAND: Oh! 1933?

L'honorable M. BEAUBIEN: J'en ai d'autres bien plus récents, que je citerai plus tard.

Le *Toronto Telegram* dit:

Comme l'a dit le président du Pacifique-Canadien, il est question pour le Canada de savoir si le pays serait mieux servi par deux chemins de fer insolubles ou par un seul solvable. La préférence serait, naturellement, pour deux réseaux solvables, puisque l'on a encore foi dans la concurrence et la nationalisation, et puisqu'il est généralement reconnu que la compagnie de chemin de fer particulière a d'autres droits à la bienveillance de ce pays que celui d'être son plus grand contribuable. Mais si

L'hon. M. BEAUBIEN.

trop de construction et trop de frais d'exploitation veulent dire la ruine actuelle des deux réseaux exploités séparément, comment combler l'écart entre la présente période de dépression et ce temps indéfini dans l'avenir quand une plus nombreuse population et des affaires plus volumineuses nécessiteront un service ininterrompu des chemins de fer?

L'*Ottawa Citizen* terminait une étude d'ordre général sur les projets de fusion par ces deux alinéas:

L'opinion exprimée par M. Beatty, à l'effet qu'il importe de fusionner les deux réseaux en un seul et sous une gestion unique, est évidemment conforme à la tendance qui se manifeste partout dans le monde vers la reconstruction industrielle. On débattrait longuement, sans doute, la question de savoir si le réseau unique doit être confié à l'entreprise privée ou bien à l'entreprise d'Etat quant à la propriété, la gestion et l'exploitation. En réalité, il importe de régler une question d'importance plus essentielle. La population du pays doit se demander si elle aura toujours les moyens financiers de jouir des avantages qui résultent d'un service essentiel de voies ferrées.

La forme de l'administration a son importance. Mais la preuve est faite que, au Canada, la gestion d'un chemin de fer peut être efficace, aussi bien sous le régime de la propriété particulière, que sous le signe de l'étatisation. Quand la population avait de l'argent, elle a bénéficié du service ferroviaire sous les deux formes. A l'heure actuelle, elle se voit acculée à la possibilité de n'en garder aucune, à moins de prendre des mesures essentielles en vue d'un remaniement financier.

Voyons ce que disait un journal de la Colombie-Britannique, le *Colonist* de Victoria, où je relève ce passage:

L'exposé budgétaire présenté au Parlement il y a quelques jours prévoit certaines économies. On peut douter qu'elles suffisent à éloigner la nécessité d'un relèvement dans les impôts. Il est réconfortant, toutefois, de savoir que M. Bennett saisit parfaitement les ennuis qui résulteraient d'une aggravation de la fiscalité. Il s'est prononcé en termes non équivoques sur ce sujet, aussi bien que sur la nécessité impérieuse de résoudre le problème des chemins de fer. A l'égard de cette dernière question, les actes posés à la présente session auront une profonde répercussion sur l'avenir, que ce soit du bon ou du mauvais côté. Plusieurs voient dans la législation actuelle un simple palliatif plutôt qu'une solution. Aucun palliatif n'abaîsera sensiblement le million de dollars que les contribuables doivent sacrifier chaque semaine sur l'autel de l'étatisation. D'un autre côté, l'unification de la gestion, sous la forme que propose M. Beatty, aurait pour résultat la réalisation de toutes les économies essentielles. Le plan de M. Beatty est sensiblement celui qu'un comité spécial du Sénat approuvait et adoptait, à la suite d'un examen minutieux, en 1925. Les circonstances semblaient alors motiver l'unification. Ne la motivent-elles pas davantage, après les avatars que viennent de traverser les deux réseaux transcontinentaux? Il est significatif que la majorité des journaux de toutes les parties du pays se prononcent pour la fusion. La Chambre des communes doit étudier cette question, sans tenir compte des considérations de partis, mais plutôt en cherchant à accomplir ce qu'exige l'intérêt du pays.