

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce ne sont pas les chemins de fer qui instituent ce tribunal mais bien le Parlement.

L'hon. M. DANDURAND: Oui, en effet. Depuis le début, le Pacifique-Canadien s'est opposé à ce qu'on lèse les droits qui lui sont acquis par sa charte et il s'est refusé à ce qu'on lui impose certaines décisions qui se répercuteraient sur sa situation. Mais c'était en 1933. Nous sommes maintenant en 1939 et nous constatons par ses bilans annuels que cette compagnie ne paye plus de dividende de 10 p. 100 aux détenteurs de ses actionnaires; elle n'en verse même plus du tout aux détenteurs de ses actions privilégiées. De toute nécessité, cette situation devrait la persuader d'utiliser, pour résoudre ses difficultés, le moyen que le Parlement a mis à sa disposition en 1933. Elle prétend que la gestion unifiée serait une méthode d'application plus facile. C'est vrai jusqu'à un certain point. Mais, en 1933, le Parlement s'est opposé à cette mesure. Si on le consultait de nouveau cette année, je suis persuadé qu'il refuserait encore son consentement. Je crois aussi que le Sénat adopterait en majorité la même attitude si on lui soumettait dès demain les rapports qui nous ont été remis.

Puisque la Chambre des communes s'oppose unanimement à la mesure précitée, le Pacifique-Canadien devrait se rendre compte de la situation. J'avoue qu'en 1932 et en 1933, je me suis demandé quelles seraient les conséquences de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien sur les relations des deux réseaux. Mais je répète que nous sommes en 1939, et je crois fermement que le Pacifique-Canadien se rendra compte que même s'il attendait l'avènement d'un nouveau Parlement, il se trouverait en face de la même situation. Il lui faut donc se résigner à résoudre ses propres difficultés au moyen de la loi de 1933. Quant au National-Canadien, je dis—et le Parlement devrait lui intimer de nouveau—qu'il doit collaborer étroitement avec le Pacifique-Canadien pour tenter de réduire les charges pesant sur le contribuable canadien.

L'hon. M. HARDY: Dans l'exposé du leader ministériel, je ne vois aucune recommandation nette et précise à l'effet d'instituer immédiatement ce tribunal d'arbitrage, de l'organiser de façon à ce qu'il fonctionne sans délai et de rendre la chose obligatoire. Le passage qui se rapproche le plus d'une telle recommandation se trouve presque au début de la page 11:

Le Comité est d'avis que telle est la seule méthode pratique à suivre en vue de l'amélioration de la situation actuelle de nos chemins de fer.

Je le répète, voilà, à mon avis, ce qui se rapproche le plus d'une recommandation à l'effet d'instituer le tribunal d'arbitrage en question. Il est vrai que vers la fin du paragraphe suivant, je trouve le passage ci-après:

Cette disposition particulière de la loi n'a pas encore été appliquée bien que l'une ou l'autre compagnie ait la faculté d'y recourir. Nous avons donc sous la main toute la législation requise pour donner effet à la recommandation du Comité...

et ainsi de suite. Chose étrange, cette disposition existe depuis presque toute la durée d'office de deux Parlements. La loi en question fut adoptée sous le régime Bennett et le Gouvernement actuel est au pouvoir depuis trois ans. Je ne vois nulle part que ce rapport recommande la création du tribunal ainsi prévu. A moins qu'il ne contienne une recommandation beaucoup plus précise sur ce point, je devrai m'abstenir d'y apposer ma signature.

L'hon. M. DANDURAND: Si mon honorable ami veut bien me permettre de lui répondre, je lui dirai qu'il trouvera, commençant à la page 10, le passage que voici:

Le Comité est d'opinion que, dans l'intérêt des chemins de fer et des affaires en général, le malaise qui résulte de l'agitation du Pacifique-