

plus difficile du fait que l'une des parties se livrait à une active campagne afin de convaincre le public que les résultats de la coopération seraient négligeables et que l'unification offrirait la seule solution efficace. Nous croyons aussi que cette campagne de propagande a obscurci le problème fondamental de l'adaptation de l'industrie ferroviaire aux conditions nouvelles créées par l'expansion du transport routier. Votre Comité est d'avis que le problème du transport routier devra faire l'objet d'une étude approfondie en vue de coordonner les nouveaux et les anciens moyens de transport pour assurer aux uns et aux autres le maximum d'avantages économiques. Le problème des chemins de fer au Canada est attribuable pour une très large part à cette véritable révolution de l'art du transport.

Le principal projet étudié par votre Comité fut celui du Pacifique-Canadien visant l'unification des deux chemins de fer, et pour lequel on a réclamé le mérite d'une économie annuelle de \$75,000,000 pour les deux entreprises réunies en se basant sur le niveau du trafic de 1930, ou de quelque \$56,000,000 à \$59,000,000 en se basant sur le trafic de 1937. Après avoir étudié très attentivement ces estimés, le Comité en a conclu qu'une partie seulement des économies pouvait être calculée avec précision, et que cette partie s'appliquait surtout à l'abandon de lignes qui, de l'avis du Comité, ne pourraient pas être abandonnées.

Le Pacifique-Canadien n'a pas fourni les détails des autres économies concernant la fermeture d'usines, de gares, l'abandon de services, et la réduction des services de trains. Le Comité n'a pas pu, par conséquent, examiner les aspects du projet relatifs aux économies les plus considérables. D'autre part, la répugnance du Pacifique à dévoiler ces renseignements essentiels par crainte de réaction dans l'opinion publique n'a pas contribué à amener le Comité à envisager favorablement le projet d'unification.

Ce manque de renseignements essentiels n'a pas porté seulement sur les économies estimées, mais comme on l'a remarqué au cours des séances du Comité en 1938, il s'est aussi manifesté à l'égard du partage possible entre le Gouvernement et le Pacifique-Canadien des économies réalisées conjointement, alors que le Comité n'a pu obtenir de précisions des représentants du Pacifique, sauf en termes généraux, quant au mode de partage des recettes nettes des deux réseaux sous le régime d'unification. De plus, certaines questions suggestives posées aux représentants du Pacifique sur les questions financières, par exemple, le besoin de nouveaux capitaux, le remboursement des obligations du Pacifique parvenues à terme, dans le cas de l'unification, et l'assurance inéluctable que le Gouvernement serait tenu de donner relativement aux nouveaux emprunts, sont presque toutes demeurées sans réponse.

Le Comité a trouvé des objections d'autre nature à l'adoption du principe d'unification; il lui a paru que toute forme d'unification qui tenterait de maintenir dans une seule administration les principes de propriété privée et de propriété publique, ne serait pas praticable, puisque l'Etat se trouverait fatalement engagé financièrement, en sorte qu'il deviendrait ensuite impossible de séparer les biens des uns et des autres et de revenir au statu quo. De l'avis de plusieurs membres du Comité, l'adoption d'une pareille politique conduirait inévitablement à l'étatisation de tous les chemins de fer canadiens. On appréhendait aussi le danger que la Commission Duff a signalé de l'acheminement vers un monopole ferroviaire au Canada—un Etat dans l'Etat. Pour ces motifs, votre Comité croit que l'unification ne peut pas être recommandée comme une mesure de politique publique.

Dans ce sens, votre Comité a étudié le plus soigneusement possible la perspective de la coopération. Les fonctionnaires des Chemins de fer Nationaux ont prétendu que toutes les économies praticables pourraient être réalisées par l'application d'une politique de coopération obligatoire dont la pratique produirait, a-t-on dit, des économies de \$10,000,000 à \$15,000,000, même dans les conditions actuelles de dépression du transport ferroviaire. Cependant, quel-