

De plus, nous croyons que si, contrairement aux preuves offertes, un soulagement tangible peut naître de n'importe quelle autre des mesures suggérées, ces dernières, de par leur application au degré voulu pour produire un résultat, seront sujettes aux objections qui pourraient être soulevées contre les moyens recommandés ci-après.

Les considérations suivantes ont fait impression sur nous:

(1) Les grandes entreprises rivalisant dans le même domaine peuvent en général, et probablement toujours, réaliser des économies considérables par la mise en commun de l'exploitation;

(2) L'unification de certains services de nos chemins de fer a déjà produit une forte réduction des frais. L'exploitation des trains en commun, par exemple, a permis de réaliser une économie de 33 p. 100 bien que subsiste encore le gaspillage né du double emploi dans les terminus, gares à marchandises et le reste;

(3) En plus des économies réalisées chaque année sur les frais d'exploitation, un réseau groupé sous une administration unique exigerait beaucoup moins de nouveaux capitaux que deux chemins de fer rivaux;

(4) En supposant qu'il soit possible de sauvegarder l'intérêt du public et maintenir les services indispensables, un plan comportant l'unification des administrations de nos deux chemins de fer permettrait de réaliser nombre d'économies importantes. Pour assurer le maintien de tout service indispensable au public et la sauvegarde des intérêts du pays, les soussignés recommandent que l'on insiste sur les conditions énumérées ci-dessous à propos de tout plan visant à établir une administration unique. Il va sans dire que les stipulations ci-après ne sont pas absolues. Toutefois, nous croyons que les conditions qui existent au pays et qui atteignent le Dominion, d'une part, et le Pacifique-Canadien, d'autre part, sont telles que les intéressés peuvent se rallier à toutes les mesures nécessaires et raisonnables. Il ne faudrait pas perdre de vue les objectifs suivants:

i. Le pays ne devrait pas être dans l'obligation légale ou morale, implicite ou explicite, d'assumer une responsabilité quelconque en ce qui regarde les obligations ou titres du Pacifique-Canadien, tant en principal qu'en intérêts;

ii. Tout plan visant à l'établissement d'une administration unique devrait être conçu de façon à interdire au Pacifique-Canadien d'exercer une influence prépondérante sur son exécution;

iii. Jusqu'à concurrence de la moyenne des recettes globales des deux réseaux, établie après entente sur une période donnée, le National-Canadien devra recevoir, pour sa part, la moyenne de recettes dont il a bénéficié jusqu'ici;

iv. Quant aux recettes excédant la moyenne précitée, qui seront tout probablement dues aux économies réalisées par l'administration unique, le National-Canadien devra en toucher au moins la moitié;

v. Les nouvelles immobilisations, qui seront restreintes aux exigences de l'entreprise commune, devraient être basées sur la responsabilité nette et individuelle constituée par l'apport de chaque intéressé, le National-Canadien (ou le Dominion du Canada) d'une part, et la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, d'autre part;

vi. Les deux intéressés devraient consentir à toute extension des pouvoirs et de la régie de la Commission des transports, si l'on juge cette mesure nécessaire pour protéger et servir les intérêts du public.

Il s'agit simplement de consentir à ne pas formuler de plainte quand la chose se produira.

vii. Pour éviter que personne ne souffre indûment des économies considérables à réaliser, les deux réseaux devraient, pour protéger leurs employés atteints par les réformes, adopter des dispositions inspirées des mesures prises en ce sens par les chemins de fer de la Grande-Bretagne;