

qu'une décision a été rendue. Sur les trois commissaires, deux ont approuvé la requête, et le troisième—M. Cross, président de la Commission—a voté contre. Maintenant, voici la première question que je désire porter à l'attention du Comité. Dans son rapport minoritaire, M. Cross dit, à la page 26: "Depuis la modification apportée au chapitre 47 de la Loi des chemins de fer, en 1933, par l'insertion de l'article 165 (a), la Commission a étudié un nombre considérable de requêtes. Dans ces examens, la Commission s'est guidée sur le principe que dans toutes les requêtes en autorisation d'abandon de voies, la question se ramène à savoir si la perte et les inconvénients subis par le public dépassent la charge imposée au réseau par le maintien en exploitation de la ligne considérée."

Ensuite, il cite une cause: "Chemins de fer Nationaux du Canada vs, Tweed, 1935", et un ou deux autres exemples. Puis il continue: "Dans la plupart des requêtes en autorisation d'abandon de voies soumises à la Commission, la perte imposée au réseau par l'exploitation d'une ligne particulière était manifeste, et quelquefois très sérieuse." Voici qui est significatif. "Dans le cas actuel, il n'a pas été démontré, ni même prétendu que la ligne du Canadien-National fonctionne à perte. Les requérants n'ont offert aucune preuve à cet égard. L'embranchement du Pacifique-Canadien, pendant les trois ans pour lesquels des chiffres ont été donnés, réalise un bénéfice d'exploitation annuel de \$71,000 en moyenne. La requête est fondée sur ce fait que les abandons projetés font partie des mesures conjointes, déjà mentionnées, que les deux compagnies se proposent de prendre pour réaliser des économies conformément à l'article 16 de la Loi sur le Canadien-National et le Pacifique-Canadien."

Le second point est que, apparemment—je puis me tromper, mais apparemment le réseau n'a subi aucune perte pendant plus de vingt-cinq ans d'exploitation de ces deux lignes. Le National n'a offert aucun témoignage dans ce sens, et le Pacifique reconnaît un bénéfice annuel de \$71,000 en moyenne. J'ai dit vendredi, et je désire répéter, que le droit d'abandonner la ligne, ou au moins une partie d'une ligne et une partie de l'autre, impose aux populations des villes intéressées, y compris les fermiers et les commerçants qui font affaire dans ces villes, un fardeau qui dépasse, de beaucoup, la maigre somme de \$58,000, évaluée comme l'économie conjointe des deux réseaux. Lorsque cette ligne sera abandonnée, la distance de nos villes au chemin de fer sera accrue, pour l'une d'elle au moins de neuf milles, pour une autre de 7 milles $\frac{1}{2}$, pour une autre 2 milles $\frac{1}{2}$, pour une autre de 7 milles, pour une autre de 6 milles $\frac{1}{2}$, et pour une autre encore de 6 milles $\frac{1}{2}$. Permettez-moi de dire, en commençant: tout le monde sait que lorsque le Pacifique-Canadien projetait la construction d'une ligne dans cette région—et je ne cherche pas à justifier la concurrence entamée avec l'autre compagnie—il reçut des subventions sous forme de terres, qu'il vendit aux fermiers en leur promettant l'exploitation de la ligne.

La valeur des terres s'est naturellement trouvée accrue par cette promesse, faite à ceux qui arrivèrent entre 1901 et 1906. Jusqu'en 1941, les acquéreurs des terres reçurent la promesse que le service fonctionnerait. Le Pacifique-Canadien et le Canadien-National n'ont pas dit aux acquéreurs de terres, depuis 1934, qu'ils projetaient l'abandon de cette ligne, s'ils en obtenaient la permission. Et le réseau forme ce projet depuis 1934. Autre chose, l'Alberta...

Le PRÉSIDENT: Un instant, monsieur Shaw. Vous présentez ces remarques à l'appui de votre motion, n'est-ce pas?

M. SHAW: Exactement.

M. DONNELLY: Nous ne sommes pas ici pour écouter des discussions.

Le PRÉSIDENT: Non, mais une motion est présentée au Comité, et je suppose qu'il défend la motion. C'est la seule raison que je puisse voir à cette discussion.

M. DONNELLY: Je comprends cela, mais je ne vois pas...

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que ce soit nécessaire; mais le Comité est saisi d'une motion, que nous avons laissée en suspens, et la motion sera discutée. Je suppose qu'il présente ces arguments à l'appui de la motion.