

C'est évidemment le seul moyen d'améliorer la situation, à moins d'assurer de fortes augmentations de recettes, ce qui paraît nettement irréalisable soit par une augmentation des taux soit par une augmentation du trafic.

#### REMÈDES PROPOSÉS

Trois différentes méthodes ont été proposées au Comité pour réaliser des économies permettant de réduire le fardeau constitué par les déficits du National-Canadien.

#### COOPÉRATION VOLONTAIRE

On a recommandé une application plus efficace des dispositions en matière de coopération de la Loi sur le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, 1933.

Cette suggestion est loin de laisser entrevoir des résultats. Depuis la mise en vigueur de ladite loi, en 1933, les économies totales dues aux accords déjà exécutés et à d'autres accords non encore exécutés seront inférieures à \$2,000,000 par an.

Cinq années d'expérience ont démontré, il faut le reconnaître, que la coopération volontaire ne peut procurer que des économies très minimes. De plus, les témoignages soumis au nom des hauts fonctionnaires des deux réseaux indiquent bien clairement qu'il n'y a guère d'espoir pour l'avenir, sous ce rapport. L'absence d'intérêt individuel dans les résultats d'économies communes, la continuelle et naturelle jalousie des fonctionnaires que préoccupent le prestige de leurs réseaux respectifs, et les conséquences immédiates d'actes posés, entraînent de longues et presque toujours futiles rivalités dans la poursuite de ce qu'ils décrivent comme un équilibre entre des avantages et des inconvénients. A ce point de vue, les témoignages ne permettent pas d'attribuer à l'un quelconque des deux réseaux une part prépondérante dans la responsabilité de ces futilités.

#### COOPÉRATION OBLIGATOIRE

Une seconde recommandation, faite par le président du National-Canadien, tend à soumettre les négociations entre les réseaux à un nouvel organisme composé d'un représentant de chaque réseau et d'un président, nommé par le Gouvernement et ayant voix prépondérante. Cet organisme pourrait provoquer l'étude de tout projet individuel; en cas de rapport favorable de la majorité ou du président seul, le projet serait automatiquement soumis à un tribunal d'arbitrage, pour décision finale. On a soutenu que cela mettrait les compagnies de chemins de fer à l'abri de l'opprobre que comporterait un accord quant à l'application d'économies impopulaires. A cet égard, il serait tout à fait imprudent de compter sur le Gouvernement pour qu'il affronte volontairement—par l'intermédiaire de ses représentants—l'opprobre public de mesures impopulaires, devant lesquelles les hauts fonctionnaires des compagnies reculent eux-mêmes. L'expérience prouve qu'aucun gouvernement ne brave volontairement l'impopularité. La suggestion paraît donc inutile.

On pourrait signaler également qu'il semblerait dangereux d'assumer la responsabilité que comporterait l'établissement d'une commission chargée d'imposer les changements sous le rapport de l'exploitation ou de l'actif matériel comptant deux membres pour représenter un réseau et un seul pour représenter l'autre. Il importe d'éviter avec le plus grand soin d'imposer toute mesure qui pourrait constituer éventuellement une obligation pour le pays.

Il nous semble que, plus tôt le peuple canadien se rendra compte que la coopération de deux réseaux concurrents ne peut pas sérieusement fournir les économies indispensables, mieux cela vaudra pour l'application d'un remède efficace et pour la solvabilité de notre pays. A ce sujet, il ne faut pas oublier