

programme d'abandon unifié du Pacifique-Canadien, les économies qui en résulteraient se chiffrent à environ \$5,500,000, et comme ces 5,000 milles représentent 66 p. 100 de la longueur des voies du National-Canadien, c'est ce réseau qui supporterait le coup de ce démembrement.

Pour s'assurer les économies mentionnées il faudrait, comme je l'ai déjà dit, le consentement de la Commission des chemins de fer en chaque cas, de même que le consentement des obligataires qui ont placé de l'argent dans les anciennes lignes particulières. De plus, il faudrait tenir compte de l'abandon des collectivités qui luttent et se sont établies le long de nos voies ferrées de colonisation et dont les industries souffriraient grandement. Dans cette économie de 75 millions provenant de l'unification, il n'est pas tenu compte des demandes d'indemnité de telles sources, ni des frais de compensation des employés déstitués, au nombre de 22,314, soit 17 p. 100, d'après le bordereau de paie de l'an dernier. De plus, l'enlèvement des rails coûterait beaucoup d'argent, et les partisans de l'unification n'ont pas songé à cela.

En ce qui concerne les demandes d'abandon de la part des deux principaux réseaux depuis cinq ans, la Commission des chemins de fer a fourni les chiffres montrant que la Commission a refusé l'abandon d'une plus grande longueur de voies ferrées du National-Canadien qu'elle n'en a accordé. Voici les chiffres:

Chemins de fer Nationaux du Canada—	
Demandes d'abandon	29
Longueur en milles incluse	614.81
Longueur en milles accordée	272.64
Longueur en milles pendante	28.52
Longueur en milles refusée	276.15
Longueur en milles retirée	37.50
Chemins de fer du Pacifique-Canadien—	
Demandes d'abandon	9
Longueur en milles incluse	172.92
Longueur en milles accordée	117.12
Longueur en milles refusée	55.83

Lorsque le programme d'abandon du Pacifique-Canadien fut préparé, l'abandon des voies ferrées n'exigeait pas l'approbation de la Commission des chemins de fer, mais en 1933 la loi des chemins de fer fut modifiée ainsi:

Article 165 (a) La Compagnie peut abandonner l'exploitation de toute ligne de chemin de fer avec l'approbation de la Commission, et nulle compagnie ne doit abandonner l'exploitation de quelque ligne de chemin de fer sans cette approbation.

Il est peut être bon de montrer les difficultés auxquelles les deux compagnies sont en butte au sujet de la coopération dans leurs efforts pour réduire les dépenses. Durant la session de 1934 le ministre des Chemins de fer voulut présenter des bills pour l'unification des services de télégraphe et de messagerie, avec

L'hon. M. DANDURAND.

le consentement et l'approbation des deux compagnies de chemins de fer mais il dut abandonner ses projets à cause des sinistres rumeurs qui laissaient entendre que la fusion de ces deux services de chemins de fer sous un régime unifié était regardée comme un monopole mal déguisé.

On a tellement parlé des déficits du National-Canadien que le premier venu est surpris d'habitude quand on lui dit que depuis la consolidation, en vertu du présent arrangement de 1923, le réseau a toujours payé ses dépenses d'exploitation, même dans les pires années de la dépression et que, actuellement, il peut avoir un revenu net d'exploitation de 15 millions environ et contribuer, indépendamment de la concurrence non contrôlée et non réglementée des grandes routes depuis quelques années, plus de 6 millions par année pour les charges fixes dues au public. Cela a été possible bien que les chemins de fer constituant le National-Canadien, contrairement à ceux du Pacifique-Canadien, fussent désignés pour être exploités non comme une unité, mais comme des services en concurrence. De plus, n'oublions pas que les charges fixes des lignes du National-Canadien garanties par le Dominion et certaines provinces proviennent de l'initiative privée.

Vu que le retour des chemins de fer Nationaux au régime de l'administration privée ne diminuerait pas la responsabilité des propriétaires, le peuple canadien, on peut fort bien se demander si ce serait une solution des difficultés de nos chemins de fer. Au contraire, tout arrangement en vue d'une administration et d'une exploitation unifiées accroîtrait la responsabilité dans la mesure que les obligations financières de la compagnie particulière se trouvent incluses. A l'heure actuelle, le Gouvernement sait où il en est en ce qui concerne les obligations de son réseau. Quelqu'un peut-il dire ce qu'il en serait sous le régime de l'unification?

J'ai eu l'occasion de répéter, après sir Edward Beatty, que l'unification serait permanente. On ne peut revenir en arrière. Quel sera le sort des chemins de fer dans cinq ou dix ans? Mon honorable ami de Montarville (M. Beaubien) a dit que, tous les jours, les chemins de fer perdent de plus en plus de trafic à l'avantage de leurs concurrents sur terre, sur eau et dans l'air. Alors des questions importantes se présentent. Sous le régime d'une administration en commun, qui fournirait de nouveaux capitaux? Qui serait responsable du remboursement? Qui donnerait la garantie nécessaire pour le remboursement, à échéance, des millions du Pacifique-Canadien aussi bien que du National-Canadien, si les affaires étaient mauvaises?

Est-ce qu'il ne faudrait pas la garantie de l'Etat? Sous une administration commune,