

Le très hon. M. MEIGHEN: Non.

L'hon. M. CALDER: L'honorable sénateur veut évidemment me viser.

L'hon. M. DANDURAND: Vous êtes un de ceux-là, en tout cas.

L'hon. M. CALDER: Ce que vous avez dit, je le prends pour moi. J'ai déjà dit pourquoi je tenais à ce que le Comité soit en possession de statistiques précises lui permettant de se prononcer à bon escient. Mais je n'ai pas besoin d'experts pour constater, d'après les témoignages rendus, qu'il serait possible de réaliser de considérables économies. Comme membre du Comité, je dois interpréter, au meilleur de ma connaissance, les dépositions recueillies. Je dois peser les preuves offertes, tenir compte de leur provenance et rendre, au meilleur de mon jugement, une décision sur la question qui nous occupe, c'est-à-dire de trouver le meilleur moyen permettant d'atteindre un but déterminé. Je n'ai pas dit que le Comité n'était saisi d'aucune preuve. J'ai simplement dit que grâce à la décision de la majorité, le Comité en est maintenant rendu au point où il lui est difficile de se prononcer sur les économies réalisables. Mais, je le répète, je suis persuadé, d'après les dépositions entendues, qu'il est possible d'effectuer de considérables économies.

L'hon. M. MURDOCK: Et la coopération réelle? Rien n'a jamais été tenté à ce sujet.

Le très hon. M. MEIGHEN: Elle ne se réalisera pas.

L'hon. M. CALDER: Cela n'existera jamais.

L'hon. M. MURDOCK: Je crois que vous avez raison.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne suis pas de cet avis. Je suis persuadé que la coopération sérieuse, la coopération obligatoire prévue par la loi de 1933, produira des résultats très intéressants au point de vue des économies. La difficulté a résidé dans le fait qu'en essayant de s'entendre, les deux réseaux ont hésité devant certaines réformes importantes parce qu'ils craignaient, chacun, de ne pas recevoir une indemnité équitable en compensation des avantages dont une suggestion quelconque ferait bénéficier l'autre chemin de fer.

L'hon. M. COTÉ: Ne craignez-vous pas que la coopération obligatoire amène la fusion? Si le Parlement ou le Gouvernement intervient quant à l'actif tangible d'une compagnie privée, ne se peut-il pas, si les choses vont mal, que cette compagnie demande de se faire indemniser en soutenant que cette intervention lui a fait du tort? Ceci amènerait la fusion. C'est ce que je crains et je désirerais que vous élucidiez ce point.

L'hon. M. DANDURAND: Lorsqu'il a écouté mon exposé d'hier, mon honorable ami a sans doute constaté que j'envisageais cette éventualité quand je disais qu'il incombe aux deux chemins de fer,—au Pacifique-Canadien plus encore qu'au National-Canadien, devrais-je dire,—de confier la solution de leurs difficultés à un arbitre ou un tribunal d'arbitrage lorsqu'ils sont rendus dans une impasse. Comme je l'ai dit dans mon exposé d'hier, la loi de 1933 prescrit à l'une ou l'autre des parties en cause de demander l'institution de ce tribunal. Aucune des deux compagnies ne l'a encore fait. Pour ma part, je suis persuadé que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien doivent soumettre leurs différends à un tribunal d'arbitrage.

L'hon. M. COTÉ: D'après ce que vous préconisez, qui devrait prendre l'initiative des mesures de coopération?

L'hon. M. DANDURAND: N'importe lequel des deux réseaux peut en prendre l'initiative.

L'hon. M. COTÉ: Je veux dire que cette initiative n'aurait rien d'obligatoire.

L'hon. M. DANDURAND: Oh! oui. Si les chemins de fer conviennent de porter leur cause devant un tribunal d'arbitrage, ils sont obligés d'obéir à ses décisions. C'est un tribunal qu'ils auront eux-mêmes institué et qui comptera de leurs représentants.