

L'hon. M. CALDER: Je veux bien. Allons-y. Je désire simplement prévenir le Comité de ce qui va se produire.

L'hon. M. HUGESSEN: N'atteindrions-nous pas notre but en priant les experts du Pacifique-Canadien de communiquer aux experts du National-Canadien le détail de leurs données?

Le très hon. M. MEIGHEN: Le personnel du trafic du National-Canadien pourrait alors dire aux villes visées: "Le Pacifique-Canadien se propose de faire disparaître cette ligne." Vous voyez certainement d'ici la situation du Pacifique-Canadien.

Seriez-vous disposé à agir autrement et à nous énoncer tout d'abord les principes sur lesquels vous avez fait reposer vos calculs, puis à les communiquer aux experts en trafic de la Commission des chemins de fer pour les convaincre que vous vous êtes montrés équitables et raisonnables en arrivant à ces données; la commission pourrait ensuite nous donner une opinion impartiale?

L'hon. M. DANDURAND: Oui, mais vous allez alors vous trouver dans la situation suivante: le Comité représentant le Sénat peut se trouver en face de contradictions dans une certaine mesure,—peut-être pour la moitié des données étalées sous nos yeux,— et alors dans quelle situation nous trouverons-nous?

Le très hon. M. MEIGHEN: Je croyais que les meilleurs hommes à consulter seraient les experts en transport de la Commission des chemins de fer.

L'hon. M. DANDURAND: Ces données couvrent tant d'éléments.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ces experts comprendront le problème bien mieux que nous.

L'hon. M. DANDURAND: Cela équivaudrait à confier un travail à d'autres qui ne seraient pas devant le Comité.

L'hon. M. BLACK: Je pense autrement. Je partage l'avis du sénateur Calder. Le travail est considérable. Nous avons des calculs que nous allons nous faire expliquer et qui visent une économie de \$50,000,000 ou \$55,000,000 du chef de l'élimination de certaines voies du National-Canadien. Or si nous entreprenons la tâche, il va nous falloir un état des \$55,000,000 que l'on prétend pouvoir économiser, et alors nous passerons deux ou trois autres mois là-dessus. Je prétends qu'il est injuste envers le National-Canadien, comme envers le Pacifique-Canadien, de révéler ce qu'ils se proposent d'abandonner. Je ne crois pas que nous soyons plus avancés.

Le très hon. M. MEIGHEN: Vous ne parlez pas des abandons de lignes?

L'hon. M. BLACK: Des abandons de trains. Les deux compagnies avaient préparé le même programme,—je ne l'ai pas vu,—par lequel elles prévoyaient une économie d'environ \$50,000,000. Il y a divergence dans les chiffres mais là seulement. Tout cela signifie un abandon très considérable de train-milles par les deux compagnies; or si nous vérifions les chiffres de l'un, il faudra en faire autant pour l'autre, et nous ne serons pas plus avancés. Si nous acceptons l'unification, les deux compagnies régleront elles-mêmes la question d'abandons.

Le TÉMOIN: Autre chose qu'il ne faut pas oublier. Aucun de ces trains ne peut être supprimé sans l'autorisation de la Commission des chemins de fer.

*L'hon. M. Robison:*

D. Si je comprends bien, ces propositions reposent sur un idéal purement ferroviaire sans tenir compte de la façon dont les villes ou le pays seront traités.—R. Oh! non. Nous avons tenu compte des intérêts des endroits intéressés.

D. En tous cas, il s'agit d'une entreprise ferroviaire idéale?—R. Oui, monsieur.

D. Et il est possible, peut-être probable, que plusieurs de ces propositions ne soient pas pratiques.