

même manque d'empressement de la part du National-Canadien à étudier la question de l'arbitrage obligatoire. Je crois que M. Fairweather en a parlé. Ce que j'ai compris de cette discussion, sans entrer dans les détails, c'est qu'il répugnait à chaque compagnie à traîner sa rivale devant un tribunal d'arbitrage. S'il doit en être ainsi, nous allons nous trouver indéfiniment dans la même situation. Si un chemin de fer ne veut pas l'arbitrage obligatoire et que l'autre répugne beaucoup à obliger son rival à comparaître devant le tribunal, la situation va demeurer la même que ces dix dernières années.

Je suis, bien entendu, un partisan, mais en l'occurrence j'éviterai de faire qu'aucune considération de parti influe sur ma ligne de conduite. Je répète que j'approuve le rapport quant au principe de l'arbitrage obligatoire, mais je ne puis l'approuver tout à fait car il ne renferme aucune recommandation sur l'application de ce principe. Quant à l'autre rapport, je m'oppose au principe général de l'unification.

L'hon. M. DANDURAND: Je ne crois pas devoir insister sur la divergence d'opinions entre mon honorable ami (l'hon. M. Hardy) et moi-même à l'effet que ce rapport n'insiste pas assez sur l'arbitrage obligatoire. J'ai pris grand soin de ne pas aller plus loin sur ce point. J'ai d'abord déclaré qu'à mon sens il appartient aux deux compagnies de trouver un arbitre afin de les départager en cas de divergence d'opinions et j'ai cité la loi de 1933 qui renferme le principe de la coercition en permettant à l'une des parties de forcer l'autre à comparaître devant un tribunal d'arbitrage. Je m'y suis arrêté dans mon rapport. J'ai indiqué aux chemins de fer ce que je crois être l'unique méthode à adopter pour obtenir des résultats. Je sais que le National-Canadien et le Pacifique-Canadien ont très grand besoin d'économies, et cela admis, c'est tout ce que je propose. Je ne dis pas que s'il semblait au Parlement à une session ultérieure que la loi dût devenir plus sévère, je ne serais pas disposé à me rallier à cette opinion; mais je me suis borné à la loi telle que celle qui renferme le principe de la contrainte ou de l'obligation relativement aux tribunaux d'arbitrage.

C'est là l'unique divergence d'opinions entre mon honorable ami (l'honorable M. Hardy) et moi-même et je suis très heureux qu'il ait formulé son opinion. M'étant ainsi expliqué, je demande au Comité d'en venir au vote.

Quelques hon. SÉNATEURS: Le vote!

L'hon. M. HUGESSEN: Je n'ai qu'un mot à dire. J'approuve entièrement la rédaction générale du rapport tel que déposé par mon leader, mais j'y trouve un passage, ou peut-être deux, où l'on fait une déduction quelque peu malheureuse, pas entièrement justifiée par les témoignages que nous avons entendus. Je veux parler d'abord de la page (5) du rapport dactylographié (page 468 du rapport imprimé), et en deuxième lieu, de la page (10) du rapport dactylographié (page 471 du rapport imprimé), où l'on pourrait déduire que la campagne menée par le président du Pacifique-Canadien en faveur de l'unification a engagé ce chemin de fer à ne pas coopérer aussi activement qu'il l'aurait pu à certains projets en vue d'économiser. Je crois que le leader des conservateurs (le très hon. M. Meighen) l'a fait remarquer hier.

Le paragraphe au milieu de la page (5) du rapport dactylographié (page 468 du rapport imprimé) est ainsi conçu:

L'institution de ce Comité a suivi une campagne de propagande en faveur de l'unification menée par le président du Pacifique-Canadien depuis que les recommandations de la Commission Duff furent incorporées dans nos lois. Cette campagne de propagande a obscurci le problème fondamental de l'adaptation de l'industrie ferroviaire.

Puis à la page (10) du rapport dactylographié (page 471 du rapport imprimé) il y a une allusion dans le même sens: