

que l'on a approuvé dans plusieurs milieux, je crois, mais le sens de la loi est resté.

Le très honorable M. MEIGHEN: Ce sont les chercheurs de positions qui ont été heureux du changement.

L'honorable M. DANDURAND: Je vais dire ce que l'on a fait jusqu'à présent en vertu de cette loi. La suggestion stéréotypée de l'épargne de 75 ou 60 millions sous le régime de la coopération, ou même d'une administration unifiée, est manifestement sans espoir, aujourd'hui. A part les abandons de lignes, les mesures de coopération mises en vigueur par les deux réseaux depuis l'adoption de la loi de 1933 relative au National-Canadien et au Pacifique-Canadien ont eu pour résultat, estime-t-on, une économie annuelle de \$1,092,500 pour les deux réseaux. Ces mesures coopératives ont eu quelque chose à faire avec les services des voyageurs en commun, et l'usage en commun de certaines installations. Quant à l'abandon de voies ferrées, on n'a pas fait grand-

chose, bien qu'un comité exécutif mixte des employés supérieurs des deux compagnies n'ait cessé d'étudier la possibilité d'adopter certaines propositions à cet égard. Ces propositions se divisent en deux catégories: (a) celles qui concernent l'exploitation des lignes parallèles et (b) celles qui ont trait aux lignes peu alimentées par le trafic et non sujettes à la concurrence. Les propositions de la catégorie (a) doivent être examinées en vertu de la loi de 1933 relative au National-Canadien et au Pacifique-Canadien, parce qu'elles ne comportent nul intérêt mixte, et que chaque compagnie peut étudier la question de la longueur en milles comme la concernant exclusivement. Mais aucune des deux compagnies ne pourrait réduire la longueur en milles de chemins de fer sans l'autorisation et l'approbation de la Commission des chemins de fer, qui entend les arguments en faveur de toutes les demandes ou contre.

La situation touchant l'abandon de l'exploitation de lignes parallèles coopératives peut se résumer ainsi:

	Longueur en milles		Economie mixte annuelle estimative
	N.-C.	P.-C.	
2 projets actuellement exécutés. . . . .	11	28	\$42,300
15 projets approuvés par le comité exécutif mixte, mais on n'a encore fait aucune demande d'abandon. . . . .	330	295	525,600
13 projets étudiés, mais rejetés pour raison d'économie insuffisante. . . . .	Indéfini		407
19 projets encore à l'étude. . . . .	Indéfini		1,563
			2,634
Longueur totale en milles. . . . .			

Le très honorable M. GRAHAM: Sont-ce là des chiffres annuels?

L'honorable M. DANDURAND: Par année.

Voici la situation concernant les embranchements peu alimentés par le trafic:

	N.-C.		P.-C.	
	Longueur en milles	Epargnes annuelles estimatives	Longueur en milles	Epargnes inconnues
Demandes accordées. . . . .	252	\$261,000	80	....
Demandes refusées. . . . .	271	186,000	40	....
Demandes retirées. . . . .	38	10,000	Nil	....
Demandes attendant la décision de la Commission des chemins de fer. . . . .	16	8,000	Nil	....
Demandes touchant lesquelles la décision est différée. . . . .	22	20,000	Nil	....
	599	\$485,000	120	....
Total. . . . .				

Ces chiffres montrent que les économies résultant de l'abandon de voies ferrées se monte à \$1,087 par mille—le chiffre de mon honorable ami de Montarville (M. Beaubien) était bien plus élevé...

L'honorable M. BEAUBIEN: J'ai dit \$2,000.

L'honorable M. DANDURAND: ...\$1,087 par mille sous le régime d'une administration en commun, et \$1,035 par mille provenant de l'abandon de voies peu alimentées par le trafic. S'il était possible d'abandonner tous les 5,000 milles environ inclus dans le