

Quant aux mesures prises en vue de l'action concertée des deux réseaux, j'ai dit l'autre jour que le comité mixte de collaboration des deux réseaux a mis à l'étude des projets en vue de l'abandon de lignes. Certains de ces projets comportent l'élimination de voies apparemment inutiles par le moyen de l'abandon des lignes d'une compagnie et l'usage en commun des voies de l'autre, quand les lignes des deux réseaux sont parallèles sur la plus grande partie de leur étendue et remplissent les mêmes fonctions. L'examen de trente-six projets, comportant l'abandon d'environ 2,100 milles de voies, en est arrivé à des étapes diverses.

Tout à fait en dehors de cette entreprise de collaboration entre les deux réseaux pour l'abandon de lignes doublées, un comité du National-Canadien étudie activement des projets en vue de l'abandon d'environ 1,150 milles de voies peu achalandées du National-Canadien qui ne subissent pas la concurrence d'autres lignes, en diverses parties du Canada.

Comme je vous le disais l'autre jour, toute proposition tendant à l'abandon de lignes soulève beaucoup de complications et de difficultés. Si nous pouvions nous borner à l'étude du rendement de certaines lignes en vue d'abandonner sans autre forme de procès les moins rémunératrices, nous réaliserions sans doute de grandes économies. C'est impossible, il va sans dire. Nous devons tenir compte de ceux qui se sont établis le long d'une voie, laquelle constitue leur seul mode de transport. Avant d'abandonner une ligne, nous devons en demander la permission à la commission des chemins de fer.

Les mesures de collaboration déjà mises en vigueur épargnent \$1,260,000 par année aux deux réseaux. Elles comprennent la mise en commun des trains Montréal-Québec, Montréal-Toronto et Toronto-Ottawa; la création d'un personnel mixte de nettoyeurs à Québec et Saint-Jean; l'adoption d'une gare centrale à Gladstone, Manitoba; l'établissement de moyens pour aiguillage en commun à Portage-la-Prairie; une entente en vue du remorquage des wagons à grain d'un réseau par l'autre entre Calgary, Edmonton et Kamloops pour raccourcir la distance à parcourir; une entente en vue du transport dans les convois du Pacifique-Canadien des marchandises confiées au National-Canadien entre Fredericton et Vanceboro et en vue de l'échange des marchandises de transport à Sherbrooke plutôt qu'à Lennoxville.

Nous étudions plusieurs autres projets d'action commune, par exemple, la mise en commun d'autres trains qui se font concurrence; l'utilisation en commun de l'outillage de têtes de lignes ou de gares centrales; la création de bureaux de ville en commun pour la vente des billets et l'unification des entreprises de messageries ou de télégraphie.

Le Comité m'a aussi demandé mon avis sur les vœux exprimés par la maison Geo. A. Touche & Company, c'est-à-dire les vérificateurs de l'État, en vue de l'abaissement du capital des Chemins de fer nationaux. Depuis que j'occupe mon poste, j'ai étudié cette question avec soin; nous ne voyons pas dans ce projet un remède à tous les maux du réseau national, mais seulement une mise au point des relations entre le réseau et l'État: il ne changerait rien à la dette du réseau envers le public.

Il existe un grave malentendu à cet égard. D'aucuns tiennent le chemin de fer National-Canadien pour une entreprise commerciale sujette aux comparaisons avec sa rivale; on en attend un rendement sur le capital, et on la critique parfois parce qu'elle n'y arrive pas tout à fait. D'autres veulent que le réseau fonctionne en qualité d'organisme de l'État rendant accessibles de nouvelles régions du pays pour en permettre la mise en valeur sans espoir de rendement direct sur le capital engagé, mais plutôt en vue d'augmenter les sources de matières premières en exploitation et la richesse fondamentale de la nation.