

très prudent à ce sujet et se contenta de recommander l'unification de l'administration. Avec votre permission, je vous rafraîchirai la mémoire en citant les conclusions auxquelles en arriva cette honorable Chambre et c'est avec fierté que je le ferai. Voici le plan proposé par le Sénat:

De placer le chemin de fer canadien du Pacifique et les chemins de fer nationaux du Canada sous la direction d'un bureau de quinze administrateurs, dont cinq nommés par le chemin de fer Canadien du Pacifique et cinq autres par le Gouvernement, ces dix administrateurs devant à leur tour choisir cinq hommes d'affaires d'une compétence reconnue pour compléter le Bureau; ces cinq derniers administrateurs devront être nommés pour dix ans et ne pourront pas être démis de leurs fonctions sans motif plausible.

Et la résolution continue:

La fusion des deux réseaux pour des fins d'exploitation et d'administration telle que proposée ci-dessus permettrait d'éviter la duplication des voies ferrées et du matériel roulant, des services de voyageurs et de marchandises, des bureaux, de la comptabilité et de la tenue des livres, des nombreux autres bureaux et personnels spéciaux, des bureaux d'administration, etc., etc., et ferait économiser au pays un montant considérable.

Votre comité est d'opinion que le problème des chemins de fer est extrêmement important et des plus urgents; que l'augmentation des obligations publiques du fait des chemins de fer est d'environ deux millions de dollars par semaine et que tant qu'on n'aura pas réussi à régler ce problème de manière à réduire le chiffre énorme des dépenses actuelles, on ne pourra pas diminuer les impôts qui pèsent si lourdement sur toutes les classes, pas plus qu'il ne pourra y avoir de réduction dans les taux de transport des voyageurs et des marchandises, de laquelle dépend pourtant la prospérité de chaque habitant du Canada.

Le comité tira la conclusion que, si l'on adoptait le programme proposé, on effectuerait une économie de 60 millions de dollars, d'après les prévisions de sir Henry Thornton, de 56 millions, d'après M. Fairweather, l'économiste-expert du réseau national, et de 75 millions, au dire de sir Edward Beatty. On ne pouvait faire certes une estimation plus digne de confiance. Les représentants du réseau national, à tout événement, ne voulaient pas d'une administration mixte; mais ils durent admettre la vérité indéniable.

Le temps a donné plus de poids à la politique préconisée par le Sénat, en 1925, et dont les échos se sont répercutés peu à peu de l'Atlantique au Pacifique. J'ai l'intention de faire voir à cette heure de quelle façon l'opinion publique s'est ralliée à la décision de cette honorable Chambre. Ce n'est pas souvent que l'on accorde au sénat le mérite qui lui est dû, mais en l'espèce, et à moins que je ne fasse grandement erreur, les membres du Cabinet, qu'ils le veuillent ou non, devront s'incliner devant la Chambre

L'hon. M. BEAUBIEN.

haute et la remercier d'avoir trouvé la seule solution possible à ce terrible problème.

Et maintenant, de quelle façon la politique proposée a-t-elle été reçue? Tout d'abord, elle a rallié à son appui l'opinion du président du Pacifique-Canadien. C'est quelque chose. Puis-je citer les paroles qu'a prononcées sir Edward Beatty devant le Canadian Club de Toronto, en 1933:

La démarche suivante concernant nos efforts pour nous renseigner au sujet de la situation ferroviaire fut faite en 1925, lorsqu'un comité spécial du Sénat conduisit une enquête qui tira en longueur, si elle fut officieuse. Je me demande parfois si le peuple canadien, en général, se rend compte de la qualité du travail accompli par le comité du Sénat ou de l'habileté que déploient ces hommes d'Etat avancés en âge, en examinant généralement avec impartialité et d'une manière consciencieuse les questions qui leur sont soumises. Ils ont le grand avantage de faire partie d'un organisme qui échappe à l'atmosphère de la politique active de parti; individuellement, les sénateurs possèdent une grande expérience des affaires et, dans nombre de cas, ils ont passé plusieurs années dans l'arène politique et, par conséquent, ils ont beaucoup d'expérience dans les affaires publiques, d'une façon générale, ils ont l'esprit judiciaire pour l'étude des problèmes nationaux et économiques. Quoique les délibérations du Sénat se soient prolongées, les conclusions qu'il a tirées furent brèves et au point.

Après avoir cité les conclusions de la résolution du sénat, sir Edward ajouta:

On n'a pas donné suite au rapport du Sénat surtout, j'imagine, à cause de l'amélioration de la situation et de l'augmentation des recettes des chemins de fer qui s'ensuivit. Vinrent ensuite les quelques années de prospérité factice et de prodigalité qui ont exercé une influence sensible sur la gravité de la présente crise. Par conséquent, le rapport du comité du Sénat n'a pas été étudié par les administrateurs et les actionnaires du Pacifique-Canadien. J'ignore quelle attitude ils auraient adoptée à l'égard du rapport; cependant, je n'hésite pas à vous signaler les conclusions dudit rapport, car, les sept années qui se sont écoulées depuis cette époque ont amplement justifié les craintes qu'il formulait et la prévision des conséquences qu'aurait la continuation des méthodes d'exploitation d'alors et encore en vigueur du réseau de l'Etat.

Les paroles de sir Edward seront reçues avec un grain de soupçon dans certains milieux; on supposera qu'elles lui ont été dictées par les intérêts de la Compagnie.

L'honorable M. DANDURAND: A quel endroit ce discours fut-il prononcé?

L'honorable M. BEAUBIEN: Devant le Canadian Club de Toronto, le 16 janvier 1933.

Tout le monde admettra, je le crois, que sir Edward Beatty s'est montré aussi juste et aussi franc qu'il a été énergique et convainquant au cours des diverses allocutions qu'il a prononcées. Il n'a jamais cherché à obtenir pour le Pacifique-Canadien ce qu'il n'a pas