

APPENDICE No 5

terminer ces travaux pendant la présente année. La part des chemins de fer nationaux sera de \$400,000 et je vais mettre ce montant dans le budget.

Sir HENRY DRAYTON: J'ai examiné les prévisions budgétaires et je n'ai pas pu trouver le crédit pour le viaduc de Toronto.

L'hon. M. GRAHAM: J'attends un rapport à ce sujet.

Sir HENRY DRAYTON: J'espère que vous attendrez de l'avoir avant de déposer votre budget supplémentaire.

L'hon. M. GRAHAM: Si nous pouvons réussir à faire accepter nos propositions de quelque manière j'espère voir plus clair dans cette affaire. Il y a aussi la somme de \$100,000, je crois, pour continuer la standardisation dans l'Île du Prince-Édouard.

Sir HENRY DRAYTON: Je ne veux pas retarder le comité mais j'aimerais à examiner de près cette liste que vous avez dans le volume pour voir ce que ces travaux doivent être.

M. HENRY: Vous voulez dire les item classifiés?

Sir HENRY DRAYTON: Oui, mais pas ici. Je ne veux pas retarder le comité.

Le PRÉSIDENT: Sir Henry (Thornton), j'aimerais à vous poser une question qui est plus ou moins d'une portée générale. Nous avons au Canada les deux grands réseaux de chemin de fer, le chemin de fer National du Canada et le Pacifique-Canadien, qui donnent tous les deux un service complet et en certains cas, j'oserais dire, un service double. Par exemple, je crois que vous avez au point de vue des convois transcontinentaux entre les deux réseaux un service d'environ neuf trains par jour; entre Montréal et Ottawa vous avez, je crois, à peu près vingt-quatre trains par jour entre les deux réseaux. Je vous demanderais si vous ne pensez pas que ce serait une bonne chose et d'une grande utilité pour l'exécutif des deux réseaux de se consulter et de voir si vous ne pouvez pas diviser le trafic et éliminer le gaspillage inutile et épargner ainsi beaucoup d'argent aux actionnaires du Pacifique-Canadien et au peuple du Canada. Naturellement sans nuire à l'efficacité du service.

Sir HENRY THORNTON: Cette suggestion est à la fois praticable et intéressante, mais reste à savoir si des résultats tangibles peuvent en être obtenus. Sans aucun doute si nous prenons le Dominion du Canada dans son ensemble nous ne sommes pas assez riches pour nous payer le luxe d'une concurrence inutile non seulement en ce qui concerne les chemins de fer mais aussi dans n'importe quel autre genre d'entreprise commerciale. Nous devons nous efforcer à faire produire à chaque dollar son maximum de rendement et si nous pouvions en arriver à une entente quelconque avec notre principal rival de façon à éliminer la concurrence, et par concurrence j'entends cette forme de concurrence qui une fois éliminée, ne causerait aucun inconvénient au public—nous aurons certainement fait un grand pas vers la conservation des recettes et des ressources des deux compagnies.

Sir HENRY DRAYTON: Monsieur le président, je suis très au courant de cette question. En 1916, bien qu'en ma qualité de président de la commission je n'exerçais aucun contrôle direct sur les compagnies de chemins de fer en vue de les forcer à réduire leurs services—tout en ayant juridiction pour leur en imposer de nouveaux—je leur ai fait comprendre que si le nombre de trains n'était pas réduit il arriverait quelque chose. Par conséquent, on m'a permis—lors de la disette du charbon—on m'a donné le droit d'intervenir. J'oublie combien de trains j'ai dû suspendre, mais le nombre en est considérable et j'ai épargné une grande quantité de charbon et beaucoup d'argent. Il y a eu bien des objections parce que chaque train a plus ou moins ses clients réguliers quoique peu nombreux et ces quelques gens peuvent faire beaucoup de bruit peut-être autant qu'une ou deux municipalités, mais environ six mois après les protesta-