

un terminus convenable. Un des journaux en rapports étroits avec la compagnie précitée,—je ne parle pas de son porte-parole officiel, la *Gazette* de Montréal, mais bien du *Montreal Daily Star*—, exposait les raisons pour lesquelles le Pacifique-Canadien s'intéressait à l'étude de cette question. Naturellement, l'article auquel je fais allusion débutait en ces termes: "Le Pacifique-Canadien est le contribuable le plus important du pays." Cette allégation réitérée maintes fois est vraie; le Pacifique-Canadien est un contribuable important et les impôts qu'il acquitte contribuent au maintien d'un réseau ferroviaire national desservant tout le pays. Dans cette mesure, le Pacifique-Canadien contribue sa quote-part des services que le National-Canadien assure au pays tout entier. Mais, parmi les raisons données par le *Montreal Star*, le 3 mars 1939, pour que le Pacifique-Canadien ait son mot à dire sur la question du terminus montréalais des chemins de fer de l'Etat, celle que je veux citer ne manque pas d'être risible:

Cette mesure nuira considérablement au Pacifique-Canadien, car il devra subir la concurrence déloyale d'un nouveau terminus, doté des améliorations modernes et aménagé luxueusement. Tout en étant à la disposition exclusive de son rival, ce terminus n'en aura pas moins été érigé aux frais des contribuables canadiens; parmi ces derniers, le Pacifique-Canadien est celui qui acquitte les plus forts impôts.

Ce passage semble prouver que le Pacifique-Canadien ne tenait pas à ce que le réseau de l'Etat possédât, à Montréal, un terminus digne de lui. La rivalité existant entre les deux chemins de fer est une des raisons pour lesquelles le Comité n'a pas voulu aborder la question d'un terminus montréalais qui, plus tard, pourrait servir de gare commune si le Pacifique-Canadien le désirait.

Je signale à l'attention les conditions qui régiraient le fonctionnement de la gestion unifiée. Les avantages d'une telle gestion sont basés sur l'indépendance d'action d'un organisme comptant cinq représentants du Pacifique-Canadien, cinq du National-Canadien et cinq autres élus par les deux groupes précités. Mais je me demande si, jusqu'à un certain point, les questions soumises à ce conseil ne reflèteraient pas les vues et les actes du Parlement canadien. Il me semble que ce dernier a le droit indéniable d'intervenir dans l'administration d'un immense réseau ferroviaire desservant toutes les parties du Dominion. J'ai déjà dit que la gestion unifiée rendrait les économies plus facilement réalisables et je crois que nous sommes tous du même avis. Mais nous devons tenir compte du fait que la gestion unifiée amènerait inévitablement la fusion complète, car aucune économie ou épargne appréciable ne pourrait être réalisée sans la fusion intégrale des deux réseaux. Le président du Pacifique-Canadien a admis qu'après avoir exploité les chemins de fer en commun pendant dix ans, par exemple, il serait impossible de leur rendre leur individualité sans supprimer d'un seul coup toutes les épargnes réalisées durant ce laps de temps. Il y a quelques années, M. Ruel a déclaré que si l'unification était mise en vigueur, il faudrait mettre de côté chaque année une réserve considérable en prévision de la reconstitution de deux réseaux distincts. De son côté, sir Edward Beatty a dit qu'une fois les deux chemins de fer réunis en un seul, leur reconstitution en deux réseaux distincts était imprévisible. Je crois que personne ici ne contestera le fait que si les chemins de fer étaient exploités sous une régie commune pendant un certain nombre d'années, ils deviendraient un tout impossible à diviser. Ce point fut étudié par la Commission Duff. Sir Joseph Flavelle, M. Loree, de New-York, et M. Beaudry Leman, de Montréal, s'enquirent de ce qui se produirait si le Parlement exigeait la séparation des chemins de fer unifiés. Le fait de soulever ce point démontre que ces messieurs croyaient, advenant l'unification, que le Parlement serait un jour forcé d'exiger la rupture de l'union parce que les représentants de la compagnie privée se seraient efforcés, ce qui est légitime, de faire toucher des dividendes aux actionnaires, tandis que les représentants de la seconde entreprise auraient été forcés de considérer les questions en jeu au point de vue du service à donner au public.