

On demanda à M. Beatty s'il existait une méthode par laquelle les lignes fusionnées en vertu de ce projet pourraient recouvrer leur identité plus tard. Et voici sa réponse :

Je ne crois pas que cela soit impossible, si vos efforts tendent à obtenir un maximum d'économie. Voici quelle a toujours été ma manière de voir: Si vous abordez la question avec l'idée que vous allez obtenir un maximum d'économies, vous ne sauriez songer en même temps, dans l'espace de quelques années, à rétablir ces lignes dans l'état où elles étaient, lorsque vous en avez pris possession. Je ne crois pas que cela soit possible. Si vous abandonnez un bout de voie ferrée parce que vous n'en avez pas besoin, vous n'épargnez pas de fortes sommes si vous vous dites au bout de cinq ou six ans: "Il faut que je remette cette voie ferrée dans l'état où elle était lorsque j'en ai pris possession".

Sir Henry Thornton estimait à 60 millions de dollars les économies que l'on pourrait effectuer. On trouvera à la page 668 des délibérations de la Commission, son opinion touchant le fusionnement des chemins de fer sous le régime d'une administration unifiée ou de l'initiative particulière. Voici :

Le fusionnement sous le régime d'une administration unifiée donnera en théorie le maximum d'économies dont un pourcentage sensible portera sans doute des fruits. On a estimé que ces économies s'établiraient à quelque chose comme 60 millions de dollars par année; elles augmenteront progressivement à partir de la première année, et elles atteindront peut-être le chiffre cité à l'expiration d'une période de cinq années. La question de savoir si cette somme peut être récupérée par la fusion est discutable, mais, quoiqu'il en soit, elle ne devrait pas être ignorée dans la discussion et, une fois ce chiffre atteint, il représenterait une économie constante et annuelle.

Parlant de l'influence que la politique exerce sur l'administration des chemins de fer, il a déclaré ce qui suit, ainsi qu'on peut s'en rendre compte aux pages 668 et 669 du compte rendu des délibérations :

Il va de soi que cette difficulté disparaîtrait si les deux chemins de fer étaient fusionnés sous le régime de l'initiative particulière. Mais, tout de suite, surgit dans l'esprit des citoyens du Canada cette crainte qu'ils sont bien justifiables de manifester chaque fois qu'apparaît un monopole puissant et formidable—les agissements de nombreux monopoles par le passé excusent cette crainte. Il y a aussi cette autre critique à faire valoir: Avec la disparition de la concurrence, le service et l'efficacité diminueront indubitablement de qualité, indépendamment des désirs et des efforts de l'administration pour éviter de pareils résultats.

Bref, pour une variété de raisons, la fusion du National-Canadien et du Pacifique-Canadien répugnerait en définitive à la population canadienne suivant moi. Indépendamment de toutes les autres raisons, elle est impraticable au point de vue politique. Voilà pourquoi je suis d'avis que cette solution doit être écartée.

D'après ce qui précède, on se rendra compte que, bien que sir Henry Thornton ait envisagé à un point de vue théorique le problè-

me du fusionnement et de l'unification, il écarte en définitive l'idée que l'un ou l'autre régime pût donner une solution au problème ferroviaire du Canada.

Plus tard, M. Beatty fut de nouveau entendu par la Commission et c'est alors qu'il parla de la nécessité d'avoir recours à l'unification complète.

On trouvera ses paroles à la page 2410 du compte rendu des délibérations de la Commission. Voici :

Je signalerai le fait qui saute aux yeux, à savoir qu'il ne sera possible d'effectuer le maximum d'économies qu'au moyen de l'unification complète. Les lignes les plus favorablement situées, les meilleures installations et le meilleur matériel roulant des deux compagnies seraient disponibles pour l'exploitation en commun des deux réseaux de la manière la plus efficace et avec un minimum de frais.

Il est évident que l'unification complète serait permanente. Il n'y aurait plus qu'un seul réseau. La commission Duff s'est rendu compte que l'administration unifiée équivalait à une fusion permanente, une proposition indénouable; de même que les commissaires avaient repoussé le plan de constituer un fusionnement et un monopole sous le régime soit de l'initiative particulière soit de l'étatisation, ils écartèrent aussi avec tout autant de logique le plan d'une administration unifiée qui voulait dire à leur avis une union permanente. Etant donné que les deux réseaux ne pourraient être séparés par la suite et rétablis dans leur ancienne situation, la Commission fit rapport en faveur de la coopération, après avoir examiné tous les aspects de la situation et étudié les divers plans proposés. Il est indubitable que le plan d'unification de sir Edward Beatty ferait effectuer des économies s'il était laissé dans le domaine de la théorie et ne touchait pas la terre. Par malheur,—ou plutôt heureusement,—les chemins de fer sont exploités ici bas. Ils servent le genre humain au bénéfice duquel ils ont été construits.

A l'époque où M. Beatty rendit témoignage devant la commission, les chemins de fer avaient leurs franchises coudées lorsqu'il s'agissait d'abandonner l'exploitation de voies ferrées ou d'en enlever les rails; cependant, en vertu d'une modification apportée à la loi des chemins de fer environ un an et demi plus tard, les compagnies ne pouvaient plus prendre de pareilles mesures sans avoir obtenu au préalable l'assentiment de la Commission des chemins de fer. M. Beaudry-Leman, qui faisait partie de la commission Duff, appela l'attention de M. Beatty sur ce changement et voici l'intéressante conversation qui s'ensuivit et que l'on trouvera à la page 2459 du compte rendu des délibérations :