

de réaliser des économies d'une telle envergure; en effet, même si l'on n'en atteint pas le montant prévu, ces dernières deviennent impossibles si l'on tient un juste compte de l'intérêt public. C'est là l'épreuve définitive et concluante de la nature réalisable d'un projet quelconque et les autorités publiques tentent cette épreuve avant d'autoriser les abandons de lignes ou le déclassement des services auxquels le public a droit. Il est indéniable que les réductions draconiennes opérées dans le service ferroviaire entraîneront une diminution non moins forte des salaires payés par les chemins de fer; voilà un autre facteur qui a ses répercussions sur l'intérêt public. Puisque 60 p. 100 des frais d'exploitation ferroviaire représentent la rétribution versée à la main-d'œuvre, \$40,000,000 au moins des économies prévues à l'estimation de \$75,000,000 seraient obtenus par une contraction des salaires ce qui, joint à la réduction considérable des services ferroviaires, augmenterait d'autant le tort causé à la population. Les mesures d'intérêt public ne doivent pas découler d'une estimation dressée par des techniciens, tout experts soient-ils; au contraire, c'est à l'autorité gouvernementale qu'il incombe de les déterminer et de les appliquer. Je reviens au refus du Pacifique-Canadien de dévoiler au Comité et au pays les mesures spécifiques qui atteindront certains services et certaines collectivités. Je suis persuadé qu'une telle révélation de sa part démontrerait que ces mesures sont tout aussi irréalisables que le programme de désaffectation de lignes qu'il mettait de l'avant dans son exposé à la Commission royale d'enquête sur les transports. Après la désapprobation marquée dont ce programme a été l'objet lorsqu'il a été présenté au Comité du Sénat, on ne peut plus le considérer comme une proposition sérieuse.

Bien qu'à mon avis, il soit inutile de discuter plus longtemps de l'estimation du Pacifique-Canadien vu que ce dernier refuse de révéler les mesures qu'il entend prendre, les hauts fonctionnaires de notre réseau restent à la disposition du Comité pour répondre aux questions qui pourraient leur être posées.

Votre tout dévoué,

Le président,

(Signé) S. J. HUNGERFORD.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voilà sans doute l'exposé que M. Hungerford désirait faire commenter par M. Fairweather.

L'hon. M. DANDURAND: Non, ce document n'a été produit que la semaine dernière, je crois.

L'hon. M. MURDOCK: Il nous est parvenu l'autre jour et il a été versé au dossier.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cet exposé ne dévoile rien de nouveau.

L'hon. M. DANDURAND: Il énonce simplement les vues du National-Canadien.

Il est malheureux que mon très honorable ami ait parlé de la poursuite des travaux du terminus de Montréal. Il en a été question ici même. Le Pacifique-Canadien désirait que notre Comité étudiât ce qui concerne l'établissement d'une gare commune. Je puis dire que je me suis toujours demandé pourquoi cette compagnie s'opposait tant à ce que le National-Canadien poursuive l'érection de sa gare centrale. J'avais l'impression que le Pacifique-Canadien se jugeait de beaucoup supérieur au National-Canadien, malgré que ce dernier possède un réseau étendu de voies ferrées convergeant vers Montréal, et qu'il se désintéressait des mesures que prenait son rival pour avoir un terminus convenable à Montréal, dans le voisinage de ses immenses propriétés des rues Saint-Antoine et Windsor.

Je dois admettre que j'ai été surpris de voir les efforts considérables que faisait le Pacifique-Canadien pour empêcher son rival de posséder, à Montréal,