

gent, je le sais, quant aux résultats que les mesures de coopération entre les chemins de fer sont censés produire. Quelques-uns y voient, pour ainsi dire, une manœuvre pour diminuer de voiles pendant l'orage, et qui laissera le navire intact, l'orage une fois passé, tandis que d'autres y voient un moyen de sauver du naufrage tout ce qu'on peut sauver. Le juste point de vue réside peut-être entre ces deux extrêmes. Il est généralement reconnu que le Canada a une extension excessive de voies ferrées pour sa population, et que le problème, réduit à sa plus simple expression, est celui-ci: faut-il réduire les services de chemins de fer à la seule mesure des besoins actuels, remettant à plus tard leur expansion au fur et à mesure des occasions, ou, suppression faite de tous les services faisant manifestement double emploi, faut-il encore tenir en réserve des voies et des services, en prévision d'un retour en perspective et prévu de la prospérité nationale? A mon avis, l'opinion publique veut que les dépenses clairement injustifiables une fois éliminées, nous gardions intacte, autant que possible, la valeur importante que représente le réseau national, et il en va de même au sujet de l'autre grand réseau canadien. On désire sincèrement, je crois, que les deux réseaux agissent côte à côte dans l'exécution de toute mesure qu'ils peuvent prendre et, pareillement, on répugne à croire qu'une compagnie obtienne un avantage aux dépens de l'autre. Un effort constant s'impose pour découvrir de nouveaux moyens de réaliser des économies, et si l'on pourvoyait à l'indemnisation du personnel et à la solution des autres problèmes signalés, cela imprimait un grand élan à l'accomplissement de ces économies.

Il ne faut pas perdre de vue, cependant, l'apparition d'indices qui sont de clairs présages d'une amélioration générale des affaires, et il peut fort bien arriver que, dans le jeu des deux facteurs, la reprise économique et la sage réalisation d'économies par tous les moyens, réside le salut de nos chemins de fer canadiens. Depuis quelques années, un progrès sensible a été certes réalisé vers l'amélioration de la situation des chemins de fer et, pour un chiffre d'affaires qui, tout dernièrement encore, eût entraîné un lourd déficit d'exploitation, un important bénéfice d'exploitation peut maintenant être affecté au service des intérêts qui grèvent si lourdement l'entreprise, et qui sont dans une large mesure la résultante de transactions dont le National-Canadien, tel qu'il est actuellement constitué, ne peut équitablement porter la responsabilité.

Avant de terminer mon exposé, je tiens à aborder un sujet qui, de prime abord, peut sembler d'ordre purement personnel, mais qui a une importance d'ordre général.

Puisqu'il a été affirmé en public qu'on a prié les régisseurs de donner leur démission, nous pouvons convenir que c'est vrai et que, pour ma part, j'ai refusé de me rendre à cette demande. On n'a pas mis en doute alors ma compétence, mais on s'est formalisé de ce que je ne sois pas un cheminot de profession et l'on a prétendu que cela a sapé le moral du personnel. Il est stipulé dans la loi de 1933:

Aucun Régisseur ne sera révoqué, ni ne subira de diminution dans son traitement, pendant toute la durée de son mandat, à moins de justification et d'une adresse du Sénat et de la Chambre des communes du Canada.

La nature de cette disposition juridique est peut-être unique, mais tant qu'elle figurera dans le recueil des lois, il faut l'observer pleinement, à mon sens. Il ne m'appartient pas de me prononcer sur son bien-fondé. Il suffit de dire que les motifs de son adoption sont notoires et que la commission Duff les a ouvertement discutés. L'un d'eux, c'est qu'on a voulu permettre aux régisseurs nommés de remplir leurs fonctions impartialement et hors de l'influence de la crainte ou du favoritisme. Une autre fin visée, c'est la continuité de la gestion du conseil de régie selon la méthode prévue par la loi, laquelle continuité s'écroulerait manifestement par l'adoption d'autres méthodes. En outre, c'est la nature

[L'hon. C. P. Fullerton.]