

L'honorable M. MURDOCK: Si mon honorable ami veut bien contrôler cette affirmation il verra qu'il se trompe grandement.

L'honorable M. BEAUBIEN: J'ai fait mon possible pour me procurer des renseignements exacts. Je puis faire erreur, et si je me trompe je demande aux honorables sénateurs de me reprendre.

L'honorable M. MURDOCK: Mon honorable ami constatera, je crois, que le pourcentage est tout autre, et non pas ce qu'il a dit.

L'honorable M. BEAUBIEN: J'ajouterais que cette difficulté se résoudra d'elle-même; c'est-à-dire que le personnel, par des causes naturelles, diminuera au point qu'il ne sera pas nécessaire de faire des destitutions arbitraires. De plus, une entreprise exploitée à perte n'est pas de nature à assurer la stabilité de l'emploi. Un article publié dans la *Montreal Star* du 26 janvier dernier, préconisant l'unification de la direction sans plus de retard, attirait l'attention sur le mémoire soumis récemment au Gouvernement par la Fédération canadienne du Travail. Le monde ouvrier, par la voie de la Fédération, déclare ce qui suit dans ce journal:

La Fédération canadienne du Travail, se rendant compte que la répétition des services et le chevauchement des moyens de transport au Canada ont grandement augmenté le fardeau de la dette publique, ce qui a été un obstacle aux réformes sociales et une cause de l'abaissement du niveau de vie, tout en minant la situation de l'emploi, désire déclarer qu'elle est fermement convaincue que le Gouvernement devrait, au cours de la prochaine session du Parlement, présenter des mesures législatives visant à faire disparaître les mauvais effets de la répétition des services et rétablir l'égalité chez les concurrents. C'est un fait établi que les répétitions non rémunératrices des services et les règlements inappropriés des services de transport sont les principales causes de l'écart de 15 p. 100 et plus qui existe entre les salaires des employés de chemin de fer du Canada et ceux des Etats-Unis, et aussi des basses échelles de salaires et des conditions de travail lamentables des autres employés des services de transport. L'existence continue de ce désordre dans les industries du transport n'a été aucunement avantageuse pour les employés, comme on le peut constater par la démission d'un grand nombre d'employés de chemin de fer depuis 1929. Pendant ce temps, les employés des autres entreprises de transport ont été de plus en plus exploités. La Fédération émet le vœu formel que voici: "Que l'on prenne des mesures immédiates pour substituer la collaboration complète de tous les réseaux de chemin de fer, sous le contrôle rigoureux du gouvernement, à la demi-collaboration qui n'a pas réussi à résoudre le problème".

Personne ne croit maintenant que sous le régime d'unification certaines régions se trouveraient sans service de chemin de fer. Sir Edward Beatty a affirmé maintes et maintes fois que la chose était invraisemblable. Com-

ment les cinq administrateurs, qui tiennent la balance du pouvoir entre les deux chemins de fer et qui sont les gardiens des intérêts de tout le pays pourraient-ils laisser se commettre une telle injustice? Comment la Commission des chemins de fer pourrait-elle tolérer cet état de choses? Comment le Parlement pourrait-il permettre que certaines municipalités soient ainsi isolées au sein même de la nation? Cette objection n'est pas raisonnable.

Il y a une autre objection, honorables sénateurs, que vous pouvez réfuter mieux que moi. On dit que le Parlement devrait hésiter avant de poser cet acte irréparable. Le Parlement peut toujours revenir sur ce qu'il a fait, mais ce qui est regrettable, c'est que nous ne pouvons pas toujours réparer les conséquences de nos omissions.

Enfin, certaines gens croient encore mordicus à la direction de nos chemins de fer par l'Etat. Ils soulèvent l'objection que nous allons laisser de côté le principe du contrôle de l'Etat dans la direction de nos chemins de fer. Comment donc sont dirigés nos chemins de fer Nationaux aujourd'hui? Ils sont exploités par un conseil d'administration nommé par le Gouvernement. Comment les chemins de fer unifiés seraient-ils administrés sous une direction unique? La direction se composerait de quinze hommes, dont cinq tiendraient la balance dans toutes les questions importantes. Le Gouvernement nommerait les cinq représentants du peuple, le Pacifique-Canadien en choisirait cinq autres, ce qui permettrait aux partisans de l'étatisation de se faire entendre; nul doute que quiconque se rendrait inacceptable serait vite éliminé. Voilà où se trouverait toute la différence. Le système actuel est-il assez précieux pour valoir une perte annuelle de 100 millions?

On m'a demandé des preuves des économies que donnerait l'administration en commun. Bien entendu, je n'ai pas qualité pour fournir une liste détaillée des coupures à faire sur des centaines d'articles formant un total variant entre \$56 et \$75 millions, mais je donnerai un aperçu des économies à pratiquer sur un ou deux chapitres importants. L'administration en commun permettrait d'abandonner entre 4,000 et 5,000 milles de voie ferrée. L'entretien de la voie coûte annuellement une moyenne de \$2,000 à \$3,000 du mille. Si l'on prend le minimum de 4,000 milles de voies abandonnées et qu'on le multiplie par \$2,000, minimum de l'entretien annuel, on arrive à la somme de \$8 millions d'économies par année. De plus, l'administration en commun permettrait de se passer des services de 26,000 employés dont le salaire annuel est en moyenne de \$1,700. Autre économie, de \$44 millions, celle-ci.