

A cette époque, la reprise des affaires était si notable que M. Beatty devint optimiste et il était alors en faveur de la concurrence. Adressant la parole devant le Canadian Club, à Montréal le 15 mars 1926, il revint sur le témoignage qu'il avait rendu devant le comité du sénat. La *Gazette* de Montréal publia le compte rendu de son discours sous le titre suivant:

Il déclare que la concurrence entre les moyens de transport stimule l'efficacité.

Parlant de sa comparution devant le comité du sénat, il s'exprima ainsi qu'il suit:

On me demanda si j'avais foi dans un monopole ferroviaire au Canada et voici ma réponse: Bien que personne ne devrait tenter de prévoir la situation à laquelle le pays devra faire face au cours des prochaines années avec cette certitude qui justifierait une manière de voir précise et immuable, je n'ai pas confiance dans un monopole et j'appuie mon scepticisme sur une raison qui est peut-être la conséquence de l'expérience que j'ai acquise. J'ai déclaré que, suivant moi, un fusionnement de ces deux propriétés principales porterait des difficultés administratives dont on ne se faisait guère l'idée, mais qui, avec le temps, influeraient sur la nature du service donné au public. J'ai dit que j'ignorais comment il serait possible avec les meilleurs administrateurs, les fonctionnaires les plus loyaux et les plus efficaces et le conseil de direction le plus patriotique, de maintenir au plus haut degré d'efficacité une entreprise qui compte cent cinquante mille employés sous l'aiguillon de la concurrence. Les méthodes de consolidation, nous devons l'admettre, si elles sont convenablement conçues et exécutées, peuvent effectuer de grosses économies. Il n'y a pas d'autre manière d'épargner d'aussi fortes sommes dans un court espace de temps et il est fort possible que le peuple canadien soit appelé à décider à un moment donné si les intérêts financiers ou les nécessités du pays doivent l'emporter sur les désavantages manifestes de la consolidation.

Il peut se faire que le point de vue que je soutiens soit fautif, mais il est excessivement difficile de maintenir un bon moral et cette attitude de serviabilité chez les employés de chemins de fer du moment qu'il n'y a pas de point de comparaison pour mesurer leurs efforts; en ce qui les concerne, on leur a supprimé la lutte pour obtenir des résultats, car il n'y a plus personne dans l'arène.

Et il ajoute cette observation claire qu'il a répétée depuis:

L'établissement d'un nouveau mécanisme de coopération pour l'exploitation des deux réseaux peut faire épargner de fortes sommes, mais il ne saurait créer du nouveau trafic et, en dernier ressort, le volume du trafic, c'est-à-dire le développement du pays et la prospérité du commerce, déterminera le poids du fardeau que les moyens de transport imposeront au pays.

Le très honorable M. MEIGHEN: A quelle date a-t-il prononcé ce discours?

L'honorable M. DANDURAND: Le 15 mars 1926. Nous n'avons plus entendu parler de la résolution du sénat, durant 1927 et 1928; de fait, ce furent des années prospères et les

L'hon. M. DANDURAND.

recettes augmentaient. La dégringolade, qui se produisait vers la fin de 1928 et qui s'accroît davantage en 1929 et en 1930, commença à alarmer les Compagnies de chemins de fer et elles demandèrent la tenue d'une enquête.

Et c'est ainsi que fut créée la Commission Duff. Cet organisme fit une étude complète du problème ferroviaire et des moyens de transport, ainsi que l'a déclaré mon honorable ami de Montarville (M. Beaubien), et il repoussa absolument l'idée de fusionner nos deux réseaux de chemins de fer sous le régime soit de l'initiative particulière soit de l'étatisation. La Commission examina aussi un projet visant à modifier l'administration des deux chemins de fer. La résolution du sénat fut portée à l'attention de la Commission ainsi que l'assertion, à savoir que l'unification ferait réaliser des économies annuelles d'environ 75 millions de dollars, grâce à l'abandon de 5,000 milles ou plus de voies ferrées que l'on n'exploiterait plus, à la consolidation de gares, de cours et d'installation de tête de ligne, d'atelier de locomotives et de wagons et d'organisme de surveillance et de gestion.

M. Beatty—il n'avait pas encore été honoré par le Roi lorsqu'il rendit témoignage devant la commission Duff, en 1932—se déclara contre la concurrence, quoiqu'il eût fait valoir les avantages de ce système, en 1926. Il proposa d'effectuer la consolidation des deux réseaux au moyen d'un bail par lequel on louerait au Pacifique-Canadien les chemins de fer de l'Etat et les deux entreprises participeraient aux bénéfices. Voici ce qu'il a dit:

Je vous ferai respectueusement observer que le but à atteindre, c'est de s'assurer d'un stimulant pour encourager l'efficacité, accompagné d'un sens des responsabilités, qui garantira l'exploitation économique des deux réseaux. Or, la seule façon d'arriver à ce résultat, c'est que les chemins de fer du Canada soient exploités sous le régime de l'initiative particulière. Cette croyance me porte à conclure que, dans les conditions existantes au Canada, la seule solution qui subira l'épreuve des nécessités du pays, c'est la consolidation que l'on peut effectuer au moyen d'un bail par lequel on louera au Pacifique-Canadien les chemins de fer de l'Etat et les deux compagnies se partageront les bénéfices.

Sir Edward Beatty estimait, en se basant sur les chiffres de 1931, que le nouveau régime ferait épargner 60 millions de dollars. Un mois plus tard, il faisait parvenir à la commission un état établissant qu'il serait possible d'épargner annuellement \$6,340,000 par l'établissement d'un mécanisme de coopération entre les deux réseaux et 75 millions, au moyen de l'unification des deux chemins de fer sous le régime d'une gestion particulière.