

estimation auraient servi à corroborer les chiffres de celle du Pacifique-Canadien. Dans les témoignages rendus devant le Comité du Sénat, on a signalé que les chemins de fer de l'Etat n'avaient jamais soumis telle estimation à la Commission royale, mais que M. S. W. Fairweather à la demandé de cette dernière avait déposé une estimation théorique contenant certaines réserves bien définies quant à la possibilité d'accomplir ce qui y était proposé. La comparaison de l'estimation du Pacifique-Canadien avec des données tirées d'une autre estimation comportant de telles réserves ne peut donner plus de poids aux allégations de la compagnie précitée. Au contraire, cette comparaison justifierait de croire encore plus irréalisable l'estimation du Pacifique-Canadien étant donné les réformes plus rigoureuses que révèle l'ampleur plus prononcée de cette proposition.

Comme je l'ai déjà dit au Comité cette estimation peut se diviser en deux chapitres généraux. Le premier comporte des économies estimées d'après une forte réduction opérée dans le service ferroviaire de façon à répondre aux exigences de l'économie sans considérer si les mesures à prendre sont applicables ou non. Cette réduction comprendrait l'abandon de certaines lignes, la désaffectation de gares, d'usines, de remises à locomotive et le reste, ainsi qu'une réduction qualitative et quantitative du service des trains. L'exposé réfutatoire du Pacifique-Canadien oppose une dénégation générale à ces critiques, mais comment cette dénégation peut-elle être prise au sérieux si cette compagnie persiste dans son refus de dévoiler les détails de ce qu'elle veut proposer? Si, comme elle le prétend, les réformes proposées ont pour effet de procurer un service amélioré moyennant une diminution de frais, pourquoi ne pas renseigner les intéressés sur les mesures dont on envisage l'application? Il serait alors possible de voir si les opinions des représentants du Pacifique-Canadien sur ce qui doit constituer un service ferroviaire satisfaisant pour le pays concordent avec les vues des industriels et des localités intéressés.

Au second chapitre général de l'estimation de \$75,000,000, les économies prévues découlent de l'application des frais par unité du Pacifique-Canadien aux opérations du National-Canadien, ce qui est également erroné. L'exposé réfutatoire du Pacifique-Canadien dit bien que les prix de revient de cette compagnie "n'ont pas été appliqués aux opérations du National-Canadien mais bien à celles d'un nouveau réseau unifié". C'est là jouer sur les mots car les noms ne changent rien aux conditions et les problèmes d'exploitation qui se posent pour le National-Canadien se poseraient tout aussi bien pour l'entreprise unifiée, du moment que les biens du chemin de fer de l'Etat sont en jeu. Il se peut, bien entendu, que le Pacifique-Canadien ait basé son estimation sur des réductions draconiennes dans la qualité et la quantité des services que le réseau de l'Etat doit assurer au public, malgré qu'il le fasse à perte.

L'exposé réfutatoire prétend que les différences tangibles existant entre les deux chemins de fer à propos des particularités matérielles, des problèmes du trafic et de l'exploitation "se compensent les unes les autres ou sont, en somme, négligeables", mais cet argument ne convaincra aucun de ceux qui connaissent l'historique du National-Canadien et les problèmes spéciaux qu'il lui faut résoudre en faisant œuvre de pionnier et en fournissant un service de transport national à la plus grande partie du Canada. Au contraire, cet argument constitue une nouvelle preuve de la fausseté de l'estimation du Pacifique-Canadien.

J'ai dit ce que je pensais de la fausseté, de l'inexactitude et du caractère irréalisable de cette estimation. Je crois fermement que l'on court vers l'insuccès en basant la solution du problème ferroviaire sur l'espoir