

n^{os} 12 et 13,—et les lignes qui figurent à la partie 3 de la Pièce 37, page 195, où un abandon signifierait une retraite du territoire en faveur du National, en partie ou en totalité?—R. La différence serait celle-ci: Par exemple, dans le territoire Wolseley-Reston, où il y a deux lignes, le Pacifique et le National; on propose un abandon sous le régime de la coopération, pourvu qu'il y ait un moyen de distribuer équitablement les charges et les avantages.

D. Je ne demandais pas précisément cela. Dans la partie 3 de la Pièce 37, voici des cas où l'un ou l'autre se retire du territoire en faveur de l'autre. C'est la situation, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Y a-t-il quelque différence dans le mode de règlement des problèmes relatifs aux lignes portant les n^{os} 12 et 14, et celui des lignes qui figurent à la partie 3 de la Pièce 37?—R. Aucune, dans notre projet d'unification. Si l'on pouvait découvrir un moyen d'abandonner n'importe laquelle de ces lignes sous le régime de la coopération, ce moyen serait bienvenu.

D. Vous venez d'employer le mot "unification". Était-ce intentionnellement?—R. Oui.

D. Indépendamment de l'unification, les lignes comme le n^o 12 et le n^o 13 ne pourraient-elles pas être traitées exactement de la même manière que celles de la partie 3 de la Pièce 37?—R. Précisément, si l'on pouvait découvrir un mode d'équilibre.

D. Il doit y avoir un mode d'équilibre?—R. Oui.

D. A présent, le n^o 13, de Farnham à Saint-Guillaume, 47 milles. Est-ce la situation?—R. Oui.

D. Et le n^o 15, de la bifurcation de Saint-Lin à Saint-Lin?—R. Là nous proposons que le trafic soit partagé entre les lignes maintenues du National et du Pacifique.

D. C'est la même situation que les autres?—R. La même catégorie, oui.

L'hon. M. CALDER: La loi exige-t-elle que soient équilibrés les charges et les avantages?

Je crois me rappeler que la loi dit: "répartition équitable des charges et des avantages". Je puis y regarder tout de suite.

L'hon. M. DANDURAND: Sans doute, on ne doit pas être à soi-même son pire ennemi.

L'hon. M. CALDER: Si, pour une ligne, les charges et les avantages sont en faveur d'une compagnie, on doit chercher à donner ailleurs l'avantage à l'autre compagnie.

L'hon. M. DANDURAND: C'est une question de compensation.

L'hon. M. CALDER: Mais en définitive on doit trouver un équilibre.

Le PRÉSIDENT (le très hon. M. Graham): Ils ne coopéreront pas à moins de trouver cela.

M. BIGGAR: C'est l'article 16 de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, de 1933. Il dit que les deux chemins de fer:

aux fins de réaliser des économies et d'assurer un service plus rémunérateur, doivent tâcher sans délai de s'entendre et de constamment s'efforcer de s'entendre, et la loi les autorise respectivement, tant pour leur propre compte et de leur propre part que pour le compte et de la part des autres compagnies ou éléments susdits, à s'entendre pour adopter les mesures, plans et arrangements de coopération justes et raisonnables et les plus propres (eu égard à la répartition équitable des charges et des avantages entre elles) à atteindre ces fins.

L'hon. M. DANDURAND: C'est une directive.

L'hon. M. CALDER: En vertu de cette loi, la coopération se trouve restreinte.

[M. T. C. Macnabb.]