

donnée pouvant les autoriser à modifier en quoi que ce soit le témoignage qu'ils ont rendu sur cette estimation de \$75,000,000. Ils m'informent aussi que dans le domaine de leur compétence respective, ils considèrent encore cette estimation comme erronée et irréalisable. De mon côté, je partage cet avis sans réserve.

Le National-Canadien a fait entendre ses représentants pour démontrer la différence marquée qui existe entre une estimation théorique et ce qui peut être accompli dans le domaine pratique. En témoignant devant le Comité, j'ai moi-même dit que les économies appréciables prévues dans l'estimation de \$75,000,000 ne pourraient jamais se réaliser. Je suis du même avis en ce qui concerne l'estimation de \$59,700,000 établie par le Pacifique-Canadien d'après les conditions de 1937. Vu l'expérience considérable que j'ai acquise en matière de fusion des entreprises ferroviaires, je considère qu'il est absolument illusoire d'espérer la réalisation d'économies d'une telle envergure.

Je ne crois pas à l'utilité de répondre en détail au mémoire du Pacifique-Canadien déposé pour réfuter le témoignage des représentants de notre réseau. Si le Pacifique-Canadien refuse de dévoiler les réformes matérielles qu'il prévoit dans son plan, cette réponse n'aurait que peu de valeur pour mettre à l'épreuve les théories qu'il entretient à l'égard de la réduction quantitative et qualitative des services ferroviaires, ainsi qu'à l'égard des désaffectations de terminus, d'usines, de remises à locomotives et le reste; cette réponse n'ajouterait rien aux témoignages déjà rendus. Puisque le Pacifique-Canadien ne dit rien des réformes qu'il prévoit à ce sujet, la discussion se résume à relever des statistiques et conjecturer sur l'inconnu. Le fait de citer des chiffres ne suffit pas pour établir le bien-fondé de l'estimation de \$75,000,000; il faut encore voir s'il est possible d'accomplir ce qui est proposé.

Cette estimation fut soumise en 1931 à la Commission royale enquêtant sur les transports et les témoignages rendus devant cette commission ont montré clairement que le Pacifique-Canadien a préconisé, comme de la plus haute importance, un plan prévoyant la désaffectation de 5,000 milles de voies ferrées. Ce dernier a déclaré à la commission que ce programme permettrait à lui seul d'économiser \$16,366,000 par année. Le Comité spécial du Sénat a étudié à fond l'an dernier la possibilité d'exécuter ce programme et de réaliser les économies qu'il prévoit. Je ne crois pas exagérer en disant qu'on a tout simplement prouvé que de tels abandons de lignes sont absolument impraticables. Il faut donc en déduire que la plupart des autres réformes proposées par le Pacifique-Canadien s'avèreraient tout aussi irréalisables si l'on en connaissait les détails. De toute évidence, les mesures en question sont rigoureuses puisque les représentants du Pacifique-Canadien ont refusé de les dévoiler en disant que le ressentiment anticipé des localités intéressées nuirait aux intérêts de leur compagnie.

Le très hon. M. MEIGHEN: Puis-je vous demander de quoi il s'agit?

L'hon. M. DANDURAND: Je lis l'exposé de M. Hungerford.

Le très hon. M. MEIGHEN: Cet exposé fait partie des Témoignages, n'est-ce pas?

L'hon. M. DANDURAND: Oui, mais il n'avait pas encore été lu.

Le très hon. M. MEIGHEN: Je vois. Continuez, je vous prie.

L'hon. M. DANDURAND: (Il lit):

Je vois que le mémoire-réplique du Pacifique-Canadien parle à plusieurs reprises d'une estimation qui aurait été soumise par le National-Canadien à la Commission d'enquête sur les transports à propos des économies rendues possibles par l'unification. Les données de cette