

York, M. Walter Charles Murray, et M. John Clarence Webster.

Je suis convaincu que s'ils se réunissaient aujourd'hui,—et je doute que mon honorable ami, ou qui que ce soit, après avoir parcouru tout le pays, puisse suggérer les noms de gens plus compétents,—ils s'en tiendraient aux conclusions de 1932, même en face des changements de la situation nouvelle. Le Sénat poursuit une enquête publique et complète, en 1933, avant d'adopter la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, fondée sur les conclusions de cette commission royale. Le Sénat reviendra-t-il en 1938 sur la décision prise en 1933? Le fera-t-il simplement sous l'effet de la campagne nationale poursuivie par sir Edward Beatty? Le fera-t-il sans enquêter sérieusement, et sans entendre les dirigeants de notre propre National-Canadien?

Mon honorable ami a dit que, si le Gouvernement désire plus d'éclaircissements, il devrait convoquer ici les meilleurs experts du pays. A mon avis, les meilleurs experts sont tout à notre portée. Ils sont chargés d'exécuter la volonté du Parlement. Je veux parler des membres du comité conjoint de coopération nommés par les deux réseaux en vue de réaliser des économies tel que le requiert la loi de 1933. Les représentants faisant partie de ce comité sont les suivants: pour le National-Canadien, S. W. Fairweather, directeur du service des études économiques, président; C. S. Gzowski, ingénieur en chef du service de la construction, et N. B. Walton, directeur du transport; et, pour le Pacifique-Canadien, H. D. Grout, assistant du vice-président, président; R. B. Jones, ingénieur adjoint, et G. C. Brooks, comptable en chef des services en commun. L'initiative et l'étude de plans coopératifs relèvent de ce comité qui soumet les projets définitifs auxquels ils se sont arrêtés à un comité administratif conjoint composé de membres du conseil d'administration des deux réseaux. Les représentants du National-Canadien sont S. J. Hungerford, président; H. J. Symington, C.R. et James Y. Murdock, C.R., tandis que ceux du Pacifique-Canadien sont sir Edward Beatty, président, et deux autres directeurs, qui furent, à différents moments, W. N. Black, et W. N. Tilley, C.R., ou Ross H. McMaster. Ce comité conjoint d'administration est seul à examiner ces projets coopératifs ainsi recommandés. Leur adoption par les conseils d'administration de deux réseaux est nécessaire et, s'ils comportent l'abandon de certains services, ils sont sujets à l'approbation et à l'autorisation finales de la Commission des chemins de fer.

Le Sénat pourrait convoquer tous ces experts devant l'un de ses comités et les prier d'expliquer ce qu'ils ont accompli, ce qu'ils

L'hon. M. DANDURAND.

sont à faire et ce qu'ils se proposent de faire. Il leur serait possible de nous indiquer, sur des cartes déposées par les deux réseaux auprès de la commission Duff, quels sont les services dont l'abandon était justifié.

Ces cartes ne sont plus secrètes, puisqu'elles doivent être présentées,—pièce par pièce, il est vrai,—devant la Commission des chemins de fer, quand celle-ci est saisie d'une demande relativement à l'abandon d'une ligne.

Si le Sénat nommait un comité et si celui-ci constatait un empêchement à une coopération plus efficace entre les chemins de fer, le Parlement et le public devraient en être informés. Il y a peut-être un facteur psychologique à changer ou à éliminer.

S'il était manifeste qu'il faut renoncer à un projet de fusion, sous quelque forme que ce soit, et qu'une direction unifiée est synonyme de fusion, la campagne actuellement menée en faveur de la fusion cesserait et les autorités du Pacifique-Canadien feraient tous leurs efforts pour assurer l'application intégrale des principes établis par la commission Duff et consignés dans la loi de 1933, afin qu'ils portent tous leurs fruits. Quand on aura renoncé au projet de fusion, le progrès sera bien plus rapide.

Il y a un aspect de la question des chemins de fer qui est d'importance capitale. Les chefs des deux partis ont défini leur politique au sujet des chemins de fer, quand ils ont sollicité les suffrages des électeurs. En 1930, M. Bennett s'est fait élire au moyen de la devise flamboyante: "Concurrence, toujours; fusion, jamais", et le principe a été établi dans la loi de 1933. Il ne s'est pas écarté de cette attitude au cours de la campagne électorale de 1935. Au cours de la même campagne, M. King a aussi dit aux électeurs que le parti libéral est en faveur du maintien de l'intégrité du National-Canadien comme réseau d'Etat.

Mon honorable ami de Montarville a cité le témoignage des journaux canadiens qui, en 1933, ont appuyé la façon de voir de sir Edward Beatty. Mais les chefs du parti conservateur et du parti libéral n'ont pas tenu compte des opinions exprimées par ces journaux. Dans les circonstances, si les gouvernants doivent adopter une politique différente au sujet des chemins de fer, n'est-il pas équitable de soumettre la question au peuple en temps opportun? Personne ne soutiendra certes que les représentants élus par le peuple doivent manquer de parole envers leurs commentants.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, rien ne contribue davantage à la paix de l'âme et par conséquent, je suppose, à la santé du corps, que la facilité d'oublier. L'homme de courte mémoire a une vie