

suivant le rapport qui a été déposé, je voudrais savoir sur quoi la coopération dite cinquante-cinquante est basée. Si le partage est basé sur le parcours milliaire, nous devrions avoir le bénéfice du doute. M. Armstrong a dit que le partage est basé sur le point de départ, et il a cité Petawawa comme exemple. Dans le cas d'un trafic provenant d'un endroit comme Winnipeg, ou de tout autre centre peuplé du Canada où les deux lignes sont exploitées, je voudrais connaître la base exacte du partage. Je voudrais savoir si le partage est basé sur le parcours milliaire ou s'il est basé, comme je l'ai dit tantôt, sur l'échange d'un cheval contre un lapin. Le partage doit être fondé sur une bonne base.

M. ARMSTRONG: Les chemins de fer ne définissent pas la base du partage; cela ressortit aux gens qui déterminent l'itinéraire du trafic.

M. HANSON: Vous ne voulez pas dire que le Pacifique-Canadien fait preuve de plus d'activité que le National-Canadien pour obtenir du trafic.

M. ARMSTRONG: J'en doute.

M. HANSON: Moi aussi. Je crois que les Chemins de fer Nationaux sont tout aussi actifs que n'importe quel autre réseau lorsqu'il s'agit d'essayer d'obtenir du trafic, mais le Comité voudrait savoir s'ils sont en butte à quelques obstacles.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ces messieurs veulent savoir si les Chemins de fer Nationaux sont l'objet d'un marché inégal.

M. MAYBANK: C'est précisément cela. Je n'ai absolument aucun grief contre le Pacifique-Canadien; je veux tout simplement m'assurer que le réseau de l'Etat soit traité équitablement en tout temps. Je sais que vous ne pouvez répondre directement à quelques-unes de ces questions, mais vous pourriez peut-être nous mettre sur la bonne piste ce qui nous permettrait peut-être d'obtenir une autre réponse ailleurs.

M. ARMSTRONG: J'ai les chiffres ici, si vous voulez les consigner aux procès-verbaux.

M. MAYBANK: Oui.

M. ARMSTRONG: Pour les dix-huit premiers mois de la guerre, septembre 1939 à février 1941 inclusivement, le rapport qui fut déposé à la Chambre accuse les chiffres suivants:

Les Chemins de fer Nationaux. \$2,573,000.

Le Pacifique-Canadien \$2,628,000. C'est, comme je le dis, avant que l'on n'effectue un rajustement des comptes entre les lignes. Je dirais que le rajustement favorise un peu les Chemins de fer Nationaux. Il est très difficile d'établir un calcul exact parce que le régime des trains en commun entre en ligne de compte; j'entends le partage de tout le trafic qui ressortit au régime des trains en commun. Nous obtenons une part égale, mais la question est de savoir qui obtint le trafic en premier lieu et en a fait bénéficier le cartel.

M. MAYBANK: Quand au début les sommes que reçoit votre concurrent sont plus fortes que ce que vous recevez et quand, tout compte fait, vous avez finalement touché plus d'argent que lui, cela vous démontre bien qu'un plus fort volume de trafic prend naissance sous sa régie.

M. ARMSTRONG: Je dirais que cela est exact. En tout cas, ce serait une supposition loyale. Nous nous chargeons à l'est de Québec, du transport des troupes à destination d'outre-mer.

M. MAYBANK: A l'est de Québec?

M. ARMSTRONG: A l'est de la ville de Québec.

M. HUNGERFORD: Si les troupes partent par le National-Canadien, celui-ci les transporte directement à destination; si les troupes partent par le Pacifique-Canadien, ce chemin de fer ne peut les transporter plus à l'est que Québec et il nous les confie à cet endroit.