

lation du National-Canadien, il ne restait du charbon que pour 24 à 28 jours seulement. Disons cependant que, dans l'ensemble, les approvisionnements en charbon du National-Canadien pouvaient durer plus longtemps que cela. Personne n'ignore que le travail, dans les mines des États-Unis, a souvent été interrompu de juin 1949 à aujourd'hui. Il y a eu des arrêts de travail, la période des vacances, la semaine de trois jours, une grève qui a duré 51 jours, un walk-out. A l'heure actuelle, il y a grève générale dans les charbonnages des États-Unis, depuis le 13 février.

Bien que, conformément au programme ministériel de conservation des devises américaines, on ait réduit au minimum les commandes de charbon aux États-Unis, les commandes effectivement passées au Canada et aux États-Unis auraient, de manière générale, suffi aux besoins, si les mines américaines avaient livré régulièrement. Malheureusement, ce n'est pas ce qui s'est produit et vers la fin de décembre, le National-Canadien a dû, pour maintenir sa réserve de charbon, réduire le nombre des trains de voyageurs. La réduction mise en vigueur a porté sur environ 89,000 milles, ce qui a permis une diminution dans la consommation, d'environ 1,000 tonnes de charbon par jour. Voici, pour les différentes régions, la répartition des réductions dans le nombre de milles parcourus par les trains de voyageurs:

Région de l'Atlantique	13,700
Région centrale	45,800
Région de l'Ouest	26,300
Lignes des États-Unis	3,200

Lorsque se sont produits les différends ouvriers dans les mines des États-Unis et l'interruption des livraisons de charbon, le National-Canadien n'avait qu'une réserve insuffisante. Il fallait prendre des mesures pour conserver la réserve du réseau et en faire l'emploi le plus judicieux possible afin de réduire au minimum les ennuis qu'aurait à souffrir le public. Je suis tout à fait convaincu que les circonstances que j'ai décrites motivaient amplement la mesure de précaution prise par le National-Canadien de réduire du quart, à titre provisoire, les services pour voyageurs. J'estime aussi qu'il n'était que juste de traiter sur un pied d'égalité toutes les régions du Canada, en ce qui concerne la réduction du nombre de trains de voyageurs.

Il est très malheureux que la situation que je viens de décrire ait, en fin de compte, obligé le National-Canadien à réduire le nombre de ses trains de voyageurs. La Chambre peut être assurée que dès qu'il y aura plus de charbon, on remettra en service les trains de voyageurs qui ont été supprimés. Je tiens aussi à ce que la Chambre sache que la direction du National-Canadien n'a pas

[L'hon. M. Chevrier.]

songé un seul instant à diminuer le nombre de trains de voyageurs dans le dessein de réaliser des économies. Au contraire, si elle l'a fait, c'est pour conserver les approvisionnements en charbon et, autant que possible, pour éviter une réduction encore plus importante dans les services ferroviaires, comme cela s'est produit pour les chemins de fer américains.

M. Graydon: Je désire poser une autre question, qui se présente à l'esprit de bien des gens, y compris les employés des chemins de fer Nationaux du Canada. Il semble que le Pacifique-Canadien a du charbon en abondance, tandis que le National-Canadien est obligé de diminuer son service de trains. On devrait certes expliquer cette erreur de jugement de la part de la direction du National-Canadien, qui a pour effet d'augmenter de beaucoup, dit-on, les affaires du Pacifique-Canadien.

L'hon. M. Chevrier: J'ai essayé d'expliquer ce point dans la déclaration que je viens de faire, mais je rappelle que la situation du National-Canadien diffère entièrement de celle du Pacifique-Canadien. Les voies principales du Pacifique-Canadien se trouvent dans l'Ouest canadien, tandis que la plus grande partie des voies du National-Canadien se trouvent dans le centre du Canada, l'Ontario et le Québec. Si ma mémoire est fidèle le National-Canadien exploite environ 11,000 milles de voies ferrées à l'est du Manitoba, tandis que le Pacifique-Canadien n'en exploite qu'environ 5,600 milles. En d'autres termes le Pacifique-Canadien exploite la plus grande partie de son réseau dans une région où il y a des mines de houille, tandis que le National-Canadien dessert surtout le centre du Canada où il n'y en a pas.

M. Brooks: J'aimerais savoir s'il n'y aurait pas moyen d'obtenir plus de houille des provinces Maritimes, et pourquoi le National-Canadien n'en a pas fait venir plus de ce côté-là.

L'hon. M. Chevrier: Il me faudrait pas mal de temps pour répondre à cette question dans le détail. Toutefois on peut dire d'une manière générale que le National-Canadien achète dans les provinces Maritimes et dans l'Ouest canadien tout le charbon qu'il peut obtenir dans le moment.

M. Brooks: Ce n'est pas l'impression qu'on a dans les Maritimes.

L'hon. M. Chevrier: Même si le National-Canadien avait pris tout le charbon qu'il eût pu obtenir en 1949 dans les provinces Maritimes et l'Ouest canadien, la situation actuelle ne serait pas différente.