

LE SERVICE DE TRANSBORDEMENT DE
PORT-AUX-BASQUES (T.-N.)

Question n° 936—**M. Tucker:**

1. Combien de passagers les bacs des services côtiers des Chemins de fer Nationaux en direction de Port-aux-Basques (T.-N.) et en provenance de cet endroit ont-ils transportés pendant chacune des années allant de 1960 à 1967 inclusivement?

2. Combien de passagers en tout a) le bac *William Carson*, b) les bacs supplémentaires mis en service pendant cette période pour assurer le transport des passagers supplémentaires, ont-ils transportés pendant chacune des années allant de 1960 à 1967 inclusivement?

3. Combien de véhicules automobiles, de voitures, de camions et de remorques ces bacs côtiers ont-ils transportés pendant chaque année allant de 1960 à 1967 inclusivement?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La Direction des Chemins de fer Nationaux du Canada nous communique les renseignements suivants: 1. 1960, 67,693; 1961, 69,163; 1962, 77,318; 1963, 92,304; 1964, 107,078; 1965, 127,760; 1966, 158,214; 1967, 167,468.

2. a) 1960, 62,366; 1961, 62,566; 1962, 70,193; 1963, 77,408; 1964, 103,473; 1965, 120,108; 1966, 99,518; 1967, 92,405. b) 1960, 5,327; 1961, 6,597; 1962, 7,125; 1963, 14,896; 1964, 3,605; 1965, 7,652; 1966, 58,696; 1967, 75,063.

	Automobiles	Camions, autobus et remorques	Autres
1960	15,832	2,762	10
1961	16,551	3,509	14
1962	19,689	4,451	8
1963	22,744	5,160	12
1964	26,548	5,384	19
1965	28,818	5,629	26
1966	35,187	7,635	70
1967	42,278	8,767	261

LA DISPARITION DE SERVICES
TÉLÉGRAPHIQUES

Question n° 938—**M. Hales:**

1. Quels sont les noms des villes, par province, où le Pacifique-Canadien se propose de discontinuer son service télégraphique?

2. Quels sont les noms des villes, par province, où le Canadien-National se propose de discontinuer son service télégraphique?

3. Dans les villes où le service tant du Canadien-National que du Pacifique-Canadien sera discontinué, par quel centre le service télégraphique sera-t-il assuré?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La direction des Chemins de fer Nationaux du Canada nous communique les renseignements suivants:

1 et 2. En conformité d'un jugement daté du 24 janvier 1968 et de l'ordonnance n°

1514, datée du 16 février 1968, rendus par la Commission canadienne des transports, la mise en œuvre d'un projet d'abandon réciproque de bureaux télégraphiques dans les régions où le trafic télégraphique ne justifie pas le maintien de bureaux et par le National-Canadien et par le Pacifique-Canadien commencera par le groupe initial des 16 endroits mentionnés ci-dessous. Lorsque cela se produira, le bureau qui restera représentera les télécommunications NC-PC.

Le N.-C. abandonne	Le P.-C. abandonne
Kentville (N.-É.)	St-Jean (T.-N.)
Sherbrooke (Qué.)	North-Sydney (N.-É.)
Chatham (Ont.)	Moncton (N.-B.)
Port-Colborne (Ont.)	Drummondville (Qué.)
Smith's Falls (Ont.)	Saint-Hyacinthe (Qué.)
Sudbury (Ont.)	St. Catharines (Ont.)
Moose-Jaw (Sask.)	Prince-Albert (Sask.)
Red-Deer (Alb.)	New-Westminster (C.-B.)

Afin d'amoinrir le choc produit par les changements d'ordre technologique et opérationnel que ce régime entraînera, les compagnies ont passé un contrat avec les représentants du syndicat des télégraphistes (Commercial Telegraphers' Union). Ce contrat prévoit des mesures de protection destinées à venir en aide aux employés des télécommunications que le régime pourrait toucher défavorablement.

3. Ce régime d'abandon réciproque ne laissera aucune des agglomérations en cause sans service télégraphique.

LE BILAN DE L'EXPLOITATION HÔTELIÈRE
DU NATIONAL-CANADIEN

Question n° 970—**M. Tucker:**

Quel était le bénéfice ou le déficit de chacun des hôtels gérés (au Canada) par les Chemins de fer Nationaux du Canada pour chaque année de 1960 à 1967 inclusivement?

M. J. A. Byrne (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): La direction des Chemins de fer Nationaux du Canada nous communique les renseignements suivants: L'état ci-après indique le bénéfice ou la perte, déduction faite de la dépréciation, que l'exploitation des différents hôtels a entraîné pour le chemin de fer. Les montants donnés pour le Reine-Élisabeth et l'hôtel Vancouver représentent les recettes du National-Canadien provenant de l'exploitation de ces hôtels et non les bénéfices ou pertes de ces hôtels.