

18. D. Le National-Canadien a-t-il reçu des représentations au sujet des mises à pied d'employés à Port-aux-Basques? Qu'a-t-on fait ou que se propose-t-on de faire à cet égard?—R. Oui. Ce n'est pas une mise à pied mais plutôt un rajustement du nombre de débardeurs par bateaux. Le National-Canadien a l'habitude d'ajuster le nombre du personnel au volume de marchandises à manipuler.

19. D. Quelle est la situation au sujet de l'application à Terre-Neuve des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes?—R. Nous supposons que vous faites allusion à la Loi des taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes; en ce cas, pour ce qui est des taux dans les limites de Terre-Neuve, pour le transport de Terre-Neuve au Canada et d'un territoire privilégié spécifié dans la loi à Terre-Neuve, les dispositions de la loi s'appliquent. D'un autre côté, si vous voulez parler des témoignages entendus par la Commission canadienne des transports et par le Parlement, nous croyons savoir que le gouvernement de Terre-Neuve a présenté de nouveau son cas à la Commission des transports avec l'entente que l'enquête sur une telle requête aurait lieu au cours de la présente année.

20. D. Les taux des messageries ont-ils augmenté depuis la Confédération et de combien?—R. Avant le 1<sup>er</sup> avril 1949, il n'existait pas de taux pour les messageries et de frais en vigueur entre Terre-Neuve et le Canada; cependant, à partir de cette date, la base sur laquelle le Canada calcule les taux de messageries et les frais a été mis en vigueur. La base utilisée par l'ancien Chemin de fer de Terre-Neuve pour le calcul des taux de messageries et des frais était entièrement différent de celle en usage au Canada, par conséquent, le rajustement a donné lieu à des augmentations, surtout lorsqu'il existait des taux exceptionnellement bas et des frais s'appliquant à Terre-Neuve exclusivement, mais d'une façon générale les rajustements consistaient en diminutions. Il n'y a pas eu de relèvement général des taux de messageries et des frais depuis l'Union.

21. D. a) A-t-on envisagé l'élimination de Notre-Dame Junction en incluant Lewisporte dans la ligne principale? (Note) Lewisporte est une importante tête de ligne et un important centre d'expédition pour Notre-Dame-Bay. b) Avec quel résultat?—R. Non. Il ne serait pas pratique de placer Lewisporte sur la ligne principale. On envisage de renforcer la superstructure de la voie entre Lewisporte et Notre-Dame-Junction pour permettre l'amélioration du service.

#### RADIO, TÉLÉPHONE, TÉLÉGRAPHE, ETC.

1. D. Le National-Canadien se propose-t-il d'exploiter le réseau de radio-téléphone installé par le gouvernement de Terre-Neuve dans les centres les plus importants le long du littoral sud entre Ramea et Grand-Bank?—R. Oui.

2. D. Dans la négative, ce réseau sera-t-il exploité par le ministère des Transports et quand fonctionnera-t-il?—R. Voir la réponse à la question 1. A l'été de 1950.

3. D. Pourquoi les télégraphes du National-Canadien se sont-ils chargés de l'exploitation de toutes les lignes télégraphiques et téléphoniques de Terre-Neuve, alors que dans les autres provinces les lignes semblables entre les villages isolés sont exploitées par le ministère des Transports?—R. C'est une question de politique gouvernementale.

4. D. Quels plans les télégraphes du National-Canadien ont-ils élaborés ou envisagent-ils pour étendre et améliorer les installations télégraphiques et téléphoniques à Terre-Neuve?—R. Les améliorations accomplies en 1949