

diaire des fonctionnaires compétents; et je ne pourrais pas exprimer d'opinion avant que nous ayons vu ce qu'est la mesure. En ce moment, nous parlons simplement d'hypothèses.

M. BROWNE (*Vancouver-Kingsway*): Alors, je puis dire que vous ne croyez pas que les prix de transport des chemins de fer ne devraient pas être compensateurs?

M. GORDON: C'est exactement ce que j'ai dit.

M. CHEVRIER: J'avais une question à poser sur la première phrase de votre rapport. La voici:

L'industrie des transports terrestres en Amérique du Nord a dû faire face à un fléchissement imprévu du trafic.

On dit la même chose dans la troisième phrase. A propos de la question que j'ai soulevée précédemment, je me demande si M. Gordon pourrait indiquer au Comité quelle est la situation de l'emploi aux chemins de fer Nationaux, quelles réductions ont été faites et où elles ont lieu dans les diverses régions.

M. GORDON: Si vous vous reportez à la page 28, vous verrez quelle a été la réduction dans l'ensemble. La page 28 est la dernière page du rapport.

M. CHEVRIER: Si je comprends bien, l'emploi a fléchi d'un sommet de 113,000.

M. GORDON: Je puis vous donner le détail immédiatement, si vous aimez noter les chiffres, ou bien je déposerai le détail, si vous préférez. Les chiffres se fondent sur un dénombrement fait au milieu du mois. En 1959, le nombre était de 111,538; en 1960, il était de 104,155. Dans la catégorie dite «générale», le nombre était en 1959 de 20,448, tandis qu'il était de 19,752 en 1960. Voici le décompte: voies et structures: en 1959, 22,507; en 1960, 20,391; matériel: en 1959, 21,768; en 1960, 19,503; transport, autre que par trains: en 1959, 13,474; en 1960, 12,804; transport, par trains: en 1959, 18,082; en 1960, 16,886; communications: en 1959, 5,827; en 1960, 5,621; messageries: en 1959, 6,091; en 1960, 5,956; transport routier et exploitation à l'extérieur: en 1959, 3,341; en 1960, 3,242.

M. CHEVRIER: Monsieur le président, y a-t-il un décompte suivant les régions? Je ne veux pas retarder le Comité, mais s'il y a un décompte, pourrions-nous l'avoir?

M. BROOME: Ne pourrait-il être déposé pour être inséré dans le rapport?

M. CHEVRIER: J'allais le proposer. Le décompte pourrait peut-être entrer dans le compte rendu?

M. GORDON: Je l'ai ici, suivant les régions. Ferai-je la même chose? Le premier chiffre que je mentionnerai sera dans chaque cas celui de 1959. Voici les chiffres: bureau central, 3,784 contre 3,737; Terre-Neuve, 4,550 contre 4,397; région de l'Atlantique, 13,693 contre 13,035; région du Centre, 36,321 contre 33,218; région de l'Ouest 29,320 contre 27,021. Ce sont les chiffres globaux pour le Canada et je vais maintenant entrer dans d'autres divisions. Voici les chiffres comparatifs: transport routier, 864 contre 886; messageries, 6,091 contre 5,956; communications, 5,827 contre 5,621; hôtels, 2,117 contre 2,082; filiales non ferroviaires, 360 contre 274, ce qui montre pour le Canada un chiffre global de 102,927 contre 96,227. Aux États-Unis, le chiffre est de 8,611 contre 7,928. En faisant le total, vous obtenez 111,538 en 1959 contre 104,155 en 1960. Les chiffres balancent ceux de la page 28 du rapport, c'est étonnant.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. CHEVRIER: Puis-je ajouter une dernière question? Quelles sont les perspectives d'emploi en 1961, par rapport à ces chiffres?

M. GORDON: Tout dépendra du transport, monsieur. Nos chiffres relatifs au transport ont été en général désappointants, et le regain que nous attendions