

tation. Les prévisions budgétaires, telles qu'elles sont soumises à la Chambre, ont été préparées par les fonctionnaires du réseau de fer national canadien; elles indiquent en détail, ce qui suit, pour 1921:

Perte quant au Nord-Canadien	
charges fixes comprises....	\$23,074,847
Chemin de fer du gouvernement canadien, déficit provenant de l'exploitation	7,000,000
Grand-Tronc-Pacifique, département de l'exploitation et charges fixes.....	19,817,873
	<u>\$49,822,720</u>

A ce montant on doit ajouter \$100,000, représentant l'intérêt payable au département des Finances sur des prêts faits au réseau du Nord-Canadien par le gouvernement fédéral, soit un total de.....\$60,822,720

On a dépensé en achat de matériel roulant et locomotives les sommes suivantes que le Parlement a votées, à la dernière session, pour ces fins, en vue de permettre au réseau de transporter convenablement sa part du trafic du pays:

LOCOMOTIVES

- 20 "Medium Traffic", des ateliers à locomotives de Montréal.
- 10 "Heavy Traffic", des ateliers à locomotives de Montréal.
- 25 "Santa Fe", des ateliers à locomotives canadiens.

MARCHANDISES

- 650 wagons de service général, de la Eastern Car Company.
- 500 wagons couverts, de la Eastern Car Company.
- 1,500 wagons couverts, de la National Steel Car Co.
- 1,000 wagons couverts, de la Canadian Car Co.
- 500 wagons-glacières, de la Hart-Otis Car Co.
- 350 fourgons à ballast, de la Hart-Otis Car Co.
- 150 wagons à bestiaux, de la Canadian Car & Foundry Co.
- 80 wagons de service, de la Canadian Car & Foundry Co.
- 20 wagons de service, de la Preston Car & Coach Co.

VOYAGEURS

- 18 wagons-lits, de la Canadian Car and Foundry Co.
- 12 wagons-restaurants, de la Canadian Car & Foundry Co.
- 20 wagons à marchandises, de la Canadian Car & Foundry Co.
- 20 wagons-glacières de messagerie, de la National Steel Car Co.

4,901 en tout.

Livraison a été faite de tous ces objets, à l'exception du matériel pour trains de voyageurs. Les wagons-lits arrivent maintenant et ils seront tous livrés à la fin de mars. On a commencé à livrer les fourgons à ba-

gage le 9 mars, et l'on promet d'en compléter la livraison vers la fin d'avril. Les wagons-restaurant seront livrés, d'après ce qu'on a promis, à partir du 8 avril et nous avons reçu la promesse formelle que tous les wagons-glacières de messageries seront livrés au cours du mois de mai.

Au sujet de l'achat de locomotives, de wagons et de matériel roulant, en général, je puis dire que leurs prix ont été grandement augmentés. Je sou mets l'état suivant, afin de renseigner la Chambre: il accuse des plus-values résultant du relèvement des prix, de l'augmentation de la puissance de traction des locomotives et de l'emploi de l'acier:

	1914-1915	1920
Locomotives	\$ 24,000 de \$61,250 à \$72,500	
Wagons-lits, type réglementaire	28,250	49,500
Wagons-restaurants	25,050	46,000
Fourgons à bagages (en bois)	6,166	(en acier) 24,000
Wagons-glacières (marchandises)	1,640	5,025
Wagons-glacières (messageries)	4,642	12,240
Wagons à marchandises de service général	1,346	2,250
Wagons couverts	1,150	2,960
Wagons à bestiaux	846	2,640

Ces chiffres feront voir les difficultés que les chemins de fer ont à surmonter.

Le tonnage des marchandises a augmenté de 16 pour 100, par rapport à 1919, et le transport des voyageurs s'est accru d'environ un million. Mais si le volume des marchandises et le nombre des voyageurs transportés ont augmenté, la longueur des parcours, dans chaque cas, a été plus courte et les recettes n'ont pas été aussi grandes qu'on l'espérait.

On a autorisé, de temps à autre, des augmentations des tarifs de transport, dans le but de compenser à l'augmentation des frais d'exploitation, effet des décisions McAdoo et du bureau de Travail des Etats-Unis, aux termes desquelles la moyenne des salaires de chaque employé du réseau national canadien est portée maintenant à \$1,850 alors qu'elle n'était que de \$700 avant la guerre. Par suite, le bordereau de paie de l'exploitation a représenté, l'année dernière, \$83,505,072, alors qu'il était de \$40,606,170, en 1917.

En outre, les travaux imputables sur le compte capital ont entraîné la dépense de \$12,222,045, ce qui donne une liste de paie totale de \$95,727,117. Ces états démontrent la raison d'être d'une conférence immédiate entre les employés et l'administration. Il va sans dire que la situation des chemins de fer au Canada ainsi que partout ailleurs,