

TÉMOIGNAGES

CHAMBRE DES COMMUNES, BUREAU 231,

7 juin 1934.

Le Comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande se réunit à 11 heures, sous la présidence de M. Chaplin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, il y a quorum. Si vous tenez à discuter et à examiner le rapport du réseau national pour l'année terminée le 31 décembre 1933, les hauts fonctionnaires sont ici et pourront probablement répondre à n'importe quelle question que vous voudrez leur poser. Je n'examinerai point le rapport; il est imprimé, vous en avez tous des copies, et si un membre du Comité a des questions à poser, qu'ils les posent maintenant.

M. GEARY: Monsieur le président, le rapport général, de la page 1 à 7, ne souffle mot de l'état matériel du chemin de fer, n'est-ce pas?

L'hon. M. FULLERTON: C'est dans le rapport du vérificateur, je pense.

L'hon. M. MANION: Désirez-vous un exposé sur l'état matériel du réseau?

M. GEARY: Il n'y a rien dans le rapport à ce sujet.

L'hon. M. MANION: Au dire des hauts fonctionnaires, le rapport du vérificateur renferme cet exposé. Il serait bon que M. Hungerford fasse un exposé de l'état matériel et de l'entretien du réseau en général. Sur le continent il semble exister aujourd'hui une tendance générale de la part des chemins de fer à différer beaucoup l'entretien.

M. HUNGERFORD: C'est parfaitement vrai. Cela va de soi, le fléchissement considérable des affaires a imposé la réduction des frais d'entretien et, par ailleurs, la propriété n'est pas utilisée autant qu'auparavant, mais par comparaison avec les autres chemins de fer, nos diminutions de frais ne sont pas plus considérables. L'état matériel de la propriété, abstraction faite de l'outillage, est tout à fait à la hauteur de toutes les exigences du trafic.

L'hon. M. MANION: Pour le bon rendement du service à tous égards.

Le PRÉSIDENT: Qu'entendez-vous par "abstraction faite de l'outillage"?

M. HUNGERFORD: J'allais faire un examen à part de l'outillage. En principe, nous nous sommes efforcés de maintenir nos lignes principales en excellent état et nos lignes secondaires en assez bon état pour suffire aux exigences de leur trafic. C'est un bon principe économique.

Pour ce qui est du matériel, une partie considérable, il est vrai, nécessitera finalement des réparations si les affaires reprennent, mais nous avons entretenu suffisamment de matériel pour toutes les exigences du trafic. A cet égard, nous avons probablement fait plus que la plupart des chemins de fer sur le continent nord-américain.

L'hon. M. MANION: Combien de wagons en bois avez-vous encore?

M. HUNGERFORD: Environ 30,000.

L'hon. M. MANION: Je pensais qu'il y en avait environ 30,000.

L'hon. M. EULER: A ce sujet, je remarque à la page 6 du rapport annuel, sous la rubrique: "dépenses du capital", troisième alinéa:

Au cours de l'année ont été retirés du service 20 locomotives, 3,590 wagons à marchandise, 10 voitures à voyageurs et 232 wagons de travail. Le coût initial de ce matériel était de \$4,688,838. Sur cette somme, \$3,974,012 furent inscrits aux dépenses d'exploitation et le reliquat fut chargé au compte de matériel.