

entre ces deux endroits. On me dit qu'à Toronto, soixante et un employés ont été congédiés. La même chose s'applique sûrement aux autres stations.

L'hon. M. MANION: J'espère bien que mon honorable ami ne croit pas que j'ai dans la tête des chiffres intéressant tous les changements faits par les chemins de fer, de jour en jour, de semaine en semaine, et d'année en année. Je puis avoir ce renseignement pour l'honorable député, mais je ne saurais le lui donner à brûle-pourpoint. Il n'est pas juste en demandant que ce renseignement lui tombe du ciel.

M. HEAPS: L'injustice de toute cette manière d'agir c'est que nous devons procéder à l'étude de cet important projet de loi sans avoir entendu auparavant les experts des réseaux afin d'obtenir des renseignements. Je ne m'attends pas à ce que le ministre sache ces renseignements par cœur. Je sais qu'il se rapproche d'une encyclopédie, mais je ne m'attends pas à trouver en lui une encyclopédie complète. Peut-être pourra-t-il obtenir les renseignements montrant ce que signifie la fusion des services entre Montréal et Toronto, cela au point de vue du nombre d'hommes congédiés et des économies réalisées par les chemins de fer.

L'hon. M. MANION: La discussion du projet de loi prendra probablement quelque temps et, en attendant, je me procurerai ces renseignements.

M. KENNEDY (Rivière-de-la-Paix): Je crois que le comité devrait savoir combien d'employés ont été congédiés, depuis 1929, les chiffres étant divisés de manière à indiquer ceux qui ont été congédiés à cause de la crise dans les affaires des chemins de fer et ceux qui ont été congédiés à cause de la fusion des services.

L'hon. M. MANION: Si c'est possible, je me procurerai ce renseignement avant ce soir.

M. MITCHELL: Nous devrions savoir aussi combien d'hommes ont été congédiés à cause de la puissance des locomotives et de la longueur des trains en conséquence. Cela nous donnerait un tableau exact.

M. BOWMAN: Cette discussion au sujet du nombre d'hommes congédiés, monsieur le président, évoque naturellement cette partie du rapport qui traite des causes du problème ferroviaire. J'attirerai l'attention de l'hon. député de Winnipeg-Nord (M. Heaps) sur le fait que la déclaration de M. Beatty à la commission est basée sur la présomption qu'on détruira de 4,000 à 5,000 milles de voies ferrées. En parlant d'économiser 75 millions, M. Beatty songeait à des économies possibles, s'étendant sur

une période de cinq années. Ce sont des faits que nous ne devons pas oublier. Le chapitre IV du rapport traite des causes du problème ferroviaire.

La majeure partie de ce chapitre traite de la concurrence avec les autres moyens de transport, les transports par route étant l'objet d'une attention spéciale. Je n'ai pas l'intention de m'étendre longuement sur les faits exposés dans ce chapitre, car je crois qu'ils sont bien connus des honorables membres du comité. Cependant, je veux rappeler les conclusions générales de la commission et je cite un passage du paragraphe 163, comme suit:

On admet généralement qu'il faut réglementer les transports routiers et égaliser les conditions du transport routier et ferroviaire.

La déclaration plutôt importante qui suit se trouve au paragraphe 164:

Si les chemins de fer perdent, au bénéfice du transport routier, une grande partie de leur trafic rémunérateur à faible distance, le remaniement de toute la tarification des marchandises s'impose peut-être, en vue d'augmenter les tarifs du transport à longue distance des marchandises lourdes.

J'ai fait allusion à cette possibilité dans un discours que j'ai prononcé à la Chambre, il y a environ un an. A cette époque, j'ai dit qu'à moins d'en arriver à une entente au sujet des tarifs de transports relativement à la concurrence des camions automobiles particuliers et ainsi de suite, il se pourrait que les chemins de fer aient à se présenter à la commission des chemins de fer pour demander un relèvement de leurs tarifs. De fait, cela a été suggéré par un représentant ouvrier, entendu devant la commission. Je suis convaincu que la concurrence des camions et des automobiles particuliers est l'un des problèmes qu'il faut résoudre si nous voulons régler celui des chemins de fer. Nous lisons au paragraphe 165:

Les chemins de fer eux-mêmes devraient pouvoir créer et exploiter des services de véhicules routiers, subordonnés aux restrictions imposées aux autres exploitants de la route.

La plupart de mes honorables collègues doivent reconnaître que jusqu'ici les chemins de fer se sont plus ou moins soucieux de combattre cette concurrence.

Une VOIX: Ils pourraient le faire en agissant comme indique le paragraphe que je viens de citer. Certains chemins de fer des Etats-Unis l'ont déjà fait.

L'hon. M. CHAPLIN: Quelques-unes des provinces empêchent les compagnies de chemins de fer de s'occuper de ce genre d'exploitation.

M. BOWMAN: Je n'en suis pas sûr.

L'hon. M. CHAPLIN: La province d'Ontario l'a fait, pour sa part.