

dépendent pas directement du trafic, nous commencerons par réembaucher tous ceux qui voudront rentrer et seront en état de le faire. D'après notre expérience de la dernière guerre, un certain nombre d'entre eux trouveront d'autres occupations. Quelques-uns resteront sûrement dans les forces armées; et dans le nombre de ceux qui seraient déplacés, nous avons beaucoup de jeunes gens et beaucoup de femmes. Nous prévoyons naturellement que la plupart des femmes se marieront ou reprendront le soin de leur ménage. Nous employons de très jeunes garçons et de très jeunes filles, et nous espérons qu'ils retourneront à l'école dans un an ou deux. Enfin, si ce programme de travaux est entrepris, nous pourrions absorber un grand nombre de ces employés, à un titre ou à un autre. Ou bien ils resteront parmi le personnel de la Compagnie, ou nous leur procurerons indirectement de l'emploi, par nos achats de matériel et de fournitures. Il est impossible de donner un chiffre, mais telles sont nos prévisions générales.

*M. McKinnon:*

D. Monsieur Neal, vous avez parlé de la concurrence des transports automobiles, de l'absence d'un programme national de réglementation, et de la politique des gouvernements provinciaux. Avez-vous quelques suggestions à ajouter à ce que vous avez dit, au sujet de l'adoption du rapport Sirois?—R. Je pensais que le moment peut être logique et opportun, pour la reprise des discussions entre le gouvernement fédéral et les provinces, sur l'ensemble de ces questions. Au point de vue des transports, il faudrait une autorité centrale sur tous les transports routiers au Canada.

D. La Commission des transports, par exemple?—R. Il n'y a pas de raison pour que la Commission des transports n'exerce pas sa juridiction sur tous les transports routiers du pays, mais la difficulté vient de la différence entre l'intérêt des provinces et celui du gouvernement fédéral, et aussi de la question générale de la réglementation des taux. Tous ceux qui ont lu l'admirable rapport de la Commission Chevrier savent que les taux de salaires payés aux employés des entreprises de transport routier ne se comparent pas aux taux de salaires payés aux employés de chemins de fer. Il en résulte une différence dans les prix de revient, et c'est encore une forme de concurrence peu conforme aux lois de l'économie. Nous n'avons aucune dispute avec les transports routiers. Nous prétendons être les grossistes du transport, dont les autobus et les camions sont les détaillants.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Les membres du Comité attendent avec impatience de descendre dans la salle du comité des chemins de fer. Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser, avant que nous levions la séance? Sinon, je remercie M. Neal et ses collègues du chemin de fer, d'abord pour leur mémoire, et ensuite pour l'obligeance dont ils ont fait preuve aujourd'hui. J'ai été obligé d'abrégier les choses, et je m'en excuse, mais tout le monde comprendra que la présence du président Bénès oblige au moins la plupart des membres du Comité à descendre. Quelqu'un propose-t-il l'ajournement?

M. MACKENZIE (*Neepawa*): Ces messieurs viendront-ils un autre jour?

Le PRÉSIDENT: Ils reviendront peut-être, si le Comité désire entendre M. Neal et la Compagnie du Pacifique-Canadien au cours d'une autre séance.

M. BENCE: Quand ces plans particuliers se seront cristallisés?

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions attendre que ces plans se soient cristallisés, et demander de plus amples renseignements.

M. MCKINNON: Je propose l'ajournement.

A 11 h. 55 du matin, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau sur la convocation du président.