

Région "D", avec un parcours approximatif de 6,139 milles, divisé en 2 districts:

District 1, divisé en 3 divisions, parcours moyen, 935 milles

District 2, divisé en 3 divisions, parcours moyen, 600 milles

Cette organisation doit remplacer les deux organisations des compagnies de chemin de fer et il sera peut-être intéressant de vous donner une comparaison entre la situation présente et celle qui existera, croyons-nous, après l'unification.

Le chemin de fer Pacifique-Canadien est maintenant divisé, pour les fins de surveillance, en 2 régions, les lignes de l'Est et les lignes de l'Ouest.

Le National-Canadien est divisé en 4 régions: l'Atlantique, la région centrale, la région de l'Ouest et le *Grand Trunk Western*.

Cela veut dire qu'il y a maintenant 6 régions, en comparaison des 4 régions recommandées dans l'estimation des économies à réaliser dans les services de surveillance.

En 1930, les deux chemins de fer combinés avaient 23 districts dont chacun était sous la charge d'un surintendant. Comparez ce chiffre avec 13 districts dans notre estimation. En 1930, les deux chemins de fer avaient 75 divisions ayant chacune un surintendant en tête, contre 52 dans l'estimation.

Puis-je vous faire remarquer que dans le mémoire du National-Canadien, à la page 526...

D. C'est depuis la fin du document n° 9 de la Pièce n° 42.—R. Il propose 3 régions, 9 districts et 50 divisions contre notre propre proposition de 4 régions, 13 districts et 52 divisions.

D. Je crois que vous faites erreur avec votre page 526.—R. Je le regrette.

*Le très hon. M. Meighen:*

D. Où voit-on les divisions du National-Canadien à la page 526?—R. Vous voyez un résumé au haut de la page 526.

D. Mais il ne donne pas le nombre de divisions dans chaque région.

*M. Biggar:*

D. Les divisions se trouvent à la page précédente, n'est-ce pas?—R. Oui, vous avez raison, je crois.

D. On propose réellement de diviser le Canada en deux régions, l'Est et l'Ouest, avec une région séparée pour les Etats-Unis; n'est-ce pas la situation?—R. Oui.

D. Et vous proposez quatre régions?—R. La surveillance des opérations d'un chemin de fer moderne est une occupation technique exigeant de l'expérience tout aussi bien que les qualités nécessaires dans tous les postes exécutifs. C'est un emploi spécialisé dont les devoirs sont à peu près les mêmes dans toutes les parties du pays.

Un surintendant de chemin de fer est le représentant local de sa compagnie dans le territoire sous son autorité; il doit s'occuper des détails relatifs à l'expédition des trains; il doit voir au bon entretien de la voie et des ouvrages et garder le matériel en bon état,—en tant que cela est de son ressort,—et occuper les employés à des travaux efficaces. De plus, il est de son devoir d'aider de toutes façons au département du trafic à obtenir des affaires, et de se tenir en contact intime avec toutes les autorités publiques et les organisations privées dans son territoire en tant que cela peut être nécessaire dans les intérêts de la compagnie de chemin de fer.

Quand on se rend compte des fonctions à remplir on constate immédiatement combien il est facile de faire disparaître cette dualité d'efforts dans le cas de deux chemins de fer qui, pour ce qui concerne les deux réseaux canadiens, suivent en grande partie des voies parallèles d'un bout à l'autre du pays.