

soulèvent une objection et nous demandent de la mettre à l'étude. A ma connaissance, le service naval ne s'est guère plaint, du moins tant au mode d'opération de cet ordre ou règlement.

On a parlé de la difficulté de transporter les hommes d'une gare à l'autre à Montréal. Très souvent les détachements parcourent la ville en tous sens et apparemment ils n'estiment pas un grand dérangement de se rendre de la gare Windsor à la gare Bonaventure pour y prendre un autre train. Ce sont les renseignements que j'ai pu recueillir jusqu'ici. J'ignore ce que pense le Comité, monsieur le président, de la révocation de l'arrangement établi. En l'absence de preuve qu'il n'est pas satisfaisant aux deux chemins de fer, il serait peut-être malavisé de le modifier.

M. NICHOLSON: J'ai compris des dirigeants du Canadien-National que cet arrangement n'était pas très satisfaisant, à les en croire.

M. VAUGHAN: Nous étions sous le coup d'une méprise hier lorsque M. Macdonald nous a parlé de ce que couvrait l'ordre précité. Les chemins de fer et le ministère de la Marine en sont venus à une entente là-dessus, M. Fraser a notre dossier, je crois, et il peut nous entretenir de cette situation. S'il existe un ordre relatif à l'acheminement des marchandises stipulant qu'il s'effectuera par le chemin de fer pouvant assurer le meilleur service, il n'est pas douteux que le Canadien-National obtiendrait 90 p. 100 de ce transport dans ces conditions.

L'hon. M. MACDONALD: Votre compagnie a un fort trafic de marchandises.

M. MAYBANK: Demandons à M. Fraser de nous en dire plus long à ce sujet s'il le peut. M. Vaughan nous a dit que celui qui est le plus qualifié au Canadien-National pour en parler est M. Fraser. Voyons s'il a quelque chose à ajouter.

Le PRÉSIDENT: Le Comité veut-il entendre M. Fraser?

M. MAYBANK: S'il peut ajouter quelque chose à l'exposé ci-haut.

M. FRASER: Monsieur le président, j'ai laissé l'impression hier soir tout à fait sans intention que l'entente ci-dessus n'existait pas à ma connaissance. C'était exact, mais je me suis renseigné et voici la situation: le capitaine Brock a envoyé chercher les représentants du Canadien-National et du Pacifique-Canadien; il a conféré avec eux et j'ai appris—je crois que c'est exact—il leur a dit qu'il lui incombait de voir à ce que le trafic de marchandises soit partagé le plus également possible entre les deux chemins de fer. Il a donné quelques motifs à l'appui.

M. HAZEN: Etiez-vous présent?

M. FRASER: Non.

M. HAZEN: Alors cela n'est qu'un on-dit.

M. FRASER: C'est ce que j'ai dit. J'ai dit qu'on me l'avait dit. Peu m'importe de dire ce qu'on m'a dit ou non; si vous y tenez, je vous renseignerai avec plaisir. On m'a dit avoir déclaré aux représentants que le trafic de marchandises devait être partagé également ou aussi également que possible entre les deux chemins de fer. Le capitaine Brock a proposé ce qui fut en fait adopté comme la méthode qui conviendrait le mieux à ses fins et nous l'avons acceptée d'après cette entente. Je ne crois pas qu'on puisse trouver beaucoup à redire à ce propos. Franchement, je suis d'avis que le capitaine Brock a bien exposé ses arguments. Voici l'une des principales difficultés auxquelles il a eu à faire face d'après ce qu'on m'a raconté—c'est encore un on-dit—il y a des concentrations d'hommes de la R.V.M.R.C à divers endroits, ils se déplacent assez régulièrement d'un mois à l'autre de la région à l'ouest de Montréal, mais dans l'Ouest les plus fortes concentrations sont dans des endroits comme Calgary sur le Pacifique-Canadien. A tout événement, c'est très avantageux pour son ministère que ces matelots voyagent par un seul chemin de fer au lieu d'un petit groupe par l'un et d'un autre par l'autre. Ces groupes voyagent sans escorte et si une partie