

elle n'est guère bonne. Le transport y est dispendieux et il est malheureusement, impossible de l'améliorer, car ses constructeurs se sont contentés de faire passer la ligne par-dessus les collines.

Dans sa déposition, M. Fairweather parle des frais d'immobilisation et de revenus insuffisants. J'ai voulu traiter cet aspect de la question. Il pose ensuite comme objection le coût accru d'entretien, la dépréciation et le reste. Je ne vois pas qui pourrait le contester, quand on songe qu'il faudrait un nouveau tracé, la réduction des courbes et un bon empiérement de la voie. Par contre, le coût d'entretien serait plus élevé qu'actuellement, alors qu'il y aurait une forte diminution dans l'entretien du matériel roulant. L'usure de l'outillage, sur la route actuelle, n'est nullement proportionné à la distance milliaire. Il faut aussi tenir compte de la dépréciation de la ligne et des traversiers; sans compter que le présent vapeur devra être remplacé d'ici peu d'années, car il est en service depuis vingt-neuf ans.

On nous dit qu'après la guerre nous retournerons au fret d'avant-guerre. Mes calculs se fondent sur le volume en tonnes de 1937, et cette année-là la houille était transportée par eau aux ports du Saint-Laurent. Le volume du transport ferroviaire s'établissait la même année, m'assure-t-on, à 1,300,000 tonnes. J'ai adopté le chiffre de 1,500,000 tonnes. Il m'est bien permis de majorer ce volume de 200,000 tonnes, ce qui est encore 900,000 tonnes de moins qu'en 1943. Personne ne songeait un instant à substituer la régression à la progression.

Du point de vue rétablissement d'après-guerre, je ne connais aucune entreprise qui pourrait employer plus d'ex-militaires ou dont l'absence pourrait priver d'emploi un plus grand nombre de personnes par suite de la désorganisation industrielle. A la page 400 des délibérations du comité parlementaire, M. Fairweather assure que l'entreprise donnerait du travail à 7,000 hommes pendant trois ans. Je suis d'avis qu'il en occuperait 8,000, ce qui veut dire environ 7 millions de jours de travail en trois ans, et qu'il absorberait toute la main-d'œuvre oisive dans les Provinces maritimes.

On prétend, si l'entreprise était lancée, qu'il serait difficile de maintenir les piliers en place dans le détroit, à cause des courants, des glaces flottantes, et le reste. Je ferai remarquer que le pont jeté sur l'Annapolis repose sur des piliers analogues, au milieu des glaces flottantes, et que le courant y est de huit nœuds; or, au détroit de Canso, le courant n'est que de quatre nœuds. Le pont jeté sur l'Annapolis n'engendre aucune difficulté de ces sources. On objecte encore que la chaussée qui traverserait le détroit empêcherait les glaces de se rendre par cette voie jusqu'à l'Atlantique; elles s'amoncèleraient dans la baie et retarderaient le printemps. Les observations démontrent que très peu de glace passe par le détroit, mais que la marée l'y refoule, si bien qu'elle demeure dans la baie jusqu'à ce qu'un vent du sud-est la pousse vers l'Atlantique par le golfe Saint-Laurent et le détroit de Cabot.

Sauf erreur, monsieur le président, ce rapport a provoqué des commentaires favorables et il me semble que le ministre devrait l'étudier avec bienveillance. Je remercie le comité de m'avoir permis de formuler cet exposé ce soir.

M. DIEFENBAKER: Je désire appeler l'attention du ministre sur deux points; le premier est de portée nationale, tandis que l'autre intéresse surtout les provinces de Saskatchewan et d'Alberta. Le problème d'ordre national est la caisse de pension du National-Canadien. De temps à autre, on m'a soumis des observations concernant les règlements qui régissent cette caisse. Ce sont les directeurs des chemins de fer Nationaux du Canada qui les établissent et la caisse est administrée par un conseil de sept membres, dont quatre hauts fonctionnaires du chemin de fer et trois autres élus parmi les membres des syndicats ouvriers du National-Canadien. L'administration relève du surintendant des pensions et la compagnie est responsable des contributions. D'une façon générale, on peut dire que l'âge de la pension est fixé à 65 ans, les règlements de la caisse de pension ayant l'effet d'un contrat entre la compagnie et chacun de ses employés. La pension de base prévue par les articles 12 et 14 est de \$300 par année, et la compagnie fournit cette somme en entier. Voici l'article 12 du règlement:

Tout employé qui, dorénavant, entrera au service de la compagnie avant d'avoir atteint l'âge de 45 ans, aura droit, s'il demeure sans interruption au service de la compagnie jusqu'à l'âge de 65 ans, de recevoir, au moment de sa mise à la retraite, une pension de base de \$300 par année, montant que la compagnie fournira en entier.

L'article 14 est ainsi conçu:

Tout employé au service de la société le 1er janvier 1935, qui a débuté avant l'âge de 50 ans, et qui à cette date aura achevé plus de dix années de service consécutif touchera, lors de sa retraite, s'il continue de travailler pour la société jusqu'à l'âge de 65 ans, une pension de service calculée à raison d'un pour cent de son plus haut salaire moyen durant n'importe quelles dix années de service consécutif, somme qui sera multipliée par le nombre d'années de service consécutif à ladite date. La société se chargera entièrement des frais de cette pension de service. Aucun employé ne pourra toucher à la fois une pension de base et une pension de service.

Voici pourquoi je signale cette question au ministre et, sauf erreur, d'autres honorables députés se trouvent dans la même situation. De temps à autres les employés se plaignent de disparités dans les règlements et d'anomalies dans leur interprétation, qui ont été cause d'injustices pour un grand nombre. Les employés soutiennent qu'on ne les a pas traités équitablement en appliquant les règlements. Plusieurs affirment qu'on s'en tient à la lettre plutôt qu'à l'esprit des règlements. Pour ce qui est du présent niveau de la pension, certains employés qui y ont droit m'ont signalé qu'il y aurait lieu de relever